Historical 26

HistoriAL 26

INDICE Historial 26

26

INDICE CONTENIDO

1. INFORME DE LA COMISION ESPECIAL PARA LA RECEPCION DEL PERSONAL DE "GEORGIAS" mayo 82 E Mayor Armada

2. OPERACIONES DESARROLLADAS EN EL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR (ANALISIS OPERACIONAL REALIZADAS POR EL COIM) 27/6/82 COM-COIM

3. INFORME DE OPERACIONES ATLANTICO SUR (COMANDO DE LA FLOTA DE MAR) COM-
Copeta 1 - comando de la fuerza de tarea 79

4. INFORME DE LAS OPERACIONES (COMANDO DE LA AVIACION NAVAL)
Comando del ~~Teatro Operaciones~~

5. JEIN CONCLUSIONES MALVINAS (AGO 82) oto.
COMTLAMAR
fuerza de tarea anfibia
(FT 80)

historial de gestiones, planes, ordenes y decisiones tomadas

I- EMGA → "Georgios"

1-EMGA → "GEORGIAS"



SECRETO

Copia Nº..1.. de 3..
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
Nº de Ref.: PM-80

INFORME DE LA COMISION ESPECIAL PARA LA RECEPCION DEL PERSONAL DE "GEORGIAS"

1. ACTIVIDADES GENERALES LLEVADAS A CABO:

   Ver Anexo "ALFA"

2. SITUACION DEL PERSONAL MILITAR LIBERADO:

   Ver Anexo "BRAVO"

3. SITUACION DEL PERSONAL CIVIL:

   Ver Anexo "CHARLIE"

4. INFORMES DE INTELIGENCIA:

   Ver Anexo "DELTA"

5. LA SITUACION DE LEITH:

   Ver Anexo "ECHO"

6. CONCLUSIONES GENERALES:

   Ver Anexo "FOXTROT"

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
Jefe



Copia N° 1 de 3
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
N° de Ref. PM - 80

ANEXO ALFA

ACTIVIDADES GENERALES LLEVADAS A CABO

1. DIA 12:

1415 Hs: Embarco en A.R.A. "PILOTO ALSINA".

1500 Hs: Zarpada.

1630 Hs: Reunión de coordinación para establecer programa general de actividades, el que abordaba las siguientes cuestiones:

1) Embarque y listado del personal liberado.
2) Reunión de todo el personal en el aula Magna, y desayuno (chocolate, tostadas y mermeladas).
3) Asignación de alojamiento.
4) Bienvenida a bordo y puesta en situación de los últimos acontecimientos en el TOAS.
5) Alojamiento, higiene y descanso.
6) Almuerzo.
7) Reunión por agrupaciones:
   - Personal del Submarino A.R.A. "SANTA FE", con el señor CF SALAS en comedor de Cadetes.
   - Personal de I.M. "GRITVIKEN" con el señor CF CIUDAD en el Casino de Cadetes.
   - Personal de Comandos Anfibios con el señor CF LUZURIAGA en el Salón del Personal Fluvial.
   - Personal Civil con el señor CC BONANNI en el Aula Magna.

1800 Hs: Reconocimiento de los lugares previstos para las charlas.

1900 Hs: Confección de listas para el chequeo del personal



2. DIA 13:

0800 Hs: Se toma muelle en el puerto de Montevideo (ROU), estando en tierra y ya esperando columnas de vehículos de seguridad y cinco (5) ómnibus que transportaban al personal liberado.

0805 Hs: Embarcan el Agregado Naval señor CN Dn. CARLOS LOUGE acompañado por un Ministro de la Embajada Argentina en R.O.U.

0810 Hs: Embarca el señor Embajador Argentino en la R.O.U., General de División (RE) Dn. OMAR RIVEROS acompañado por los Agregados Militar y Aeronáutico y otros funcionarios de la Embajada Argentina.

0812 Hs: Embarca el señor Prefecto Nacional Marítimo de la R.O.U.

0818 Hs: Comienza el embarco del personal liberado haciéndolo en primer término personal del Submarino A.R.A. "SANTA FE" y realizándose el chequeo del personal con las listas preparadas.

0840 Hs: Se completa el embarco del personal; a continuación se embarcaron los efectos personales.

0850 Hs: Completado el embarco, se verificó que las únicas personas faltantes fueron:

- TN ASTIZ
- SI ARTUSO

Este último quedó sepultado en la Isla San Pedro.

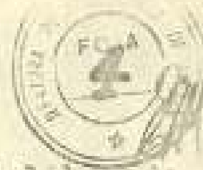
También embarcó el CSCM MACIAS que por heridas de combate perdió una pierna, haciéndolo por sus propios medios.

0900 Hs: Desembarca el señor Prefecto Nacional Marítimo de la R.O.U.

0930 Hs: Desembarca el señor Embajador Argentino acompañado por los Agregados Militares y personal de la Embajada.

0945 Hs: Zarpada.

1010 Hs: Palabras de bienvenida pronunciadas por el señor CN PEREZ MILLAN y saludo a cada uno en forma personal.



1045 Hs: Desconcentración y alojamiento del personal liberado.

1055 Hs: Patrullero A.R.A. "KING" rindió honores al personal liberado.

1200 Hs: Personal concurre a almorzar en dos turnos.

1400 Hs: Iniciación de las charlas de conjunto e individuales, sin solución de continuidad.

1700 Hs: Merienda.

2000 Hs: Cena.

3.DIA 14:

1100 Hs: Se tomó Puerto de Buenos Aires.

1140 Hs: El personal inició su desembarco, haciéndolo en primer término el Personal Civil, que fue seguido por la dotación del Submarino A.R.A. "SANTA FE" y luego el resto del personal.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO

Copia N°..1.. de 3...
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
N° de Ref.: PM-80

ANEXO BRAVO

SITUACION DEL PERSONAL MILITAR LIBERADO

1. Generalidades:

El personal liberado procedente de GEORGIAS embarcó en el Transporte A.R.A. "PILOTO ALSINA" con evidentes signos de haber soportado una larga, penosa y agotadora repatriación. Se notó una ligera diferencia entre la disposición del personal del Submarino A.R.A. "SANTA FE", que en el fondo dejaba entrever satisfacción por el deber cumplido y los Infantes de Marina, que presentaban una moral relativamente aceptable pero cargados de desazón y amargura por no haber sido posible entablar combate ante la absoluta superioridad de fuerzas del enemigo y, sobre todo, la distancia que los separaba de las naves y helicópteros atacantes, a los que en ningún momento podían alcanzar con sus armas.

2. Evaluación Psico-Física del Personal:

a. Se han mantenido entrevistas informales con la mayoría del personal, tanto militar como civil, hallando en los mismos una ligera inestabilidad emocional consecuente de los momentos muy especiales vividos por ellos. Se considera que no es necesaria la atención inmediata por especialistas; pero se sugiere una nueva evaluación en los días posteriores a su reintegro a la vida cotidiana.

b. Se ha recibido con lesiones físicas al CSCASU ALBERTO MACIAS presentando amputación del miembro inferior derecho; con herida quirurgica en curación; por lo que se sugiere su internación y apoyo psiquiátrico a su arribo inmediato.

3. Experiencias de Sanidad en Combate:

a. Se pudo efectuar un correcto apoyo sanitario porque los heridos pudieron ser atendidos con el material de a bordo del buque británico y el existente en tierra.

b. Cierto material provisto para la sanidad en combate en operaciones resultó inadecuado debido a que requería tratamiento especial (esterilización) de los elementos de primera necesidad como jeringas de vidrio, hilos de sutura en carreteles, lencería quirurgica de tela, etc. Dada la invalorable experiencia obtenida por el personal de sanidad destacado en GEORGIAS, se sugiere la solicitud de un informe especial por

...///

SECRETO



parte de dicho personal.-

BUENOS AIRES, 14 de mayo de 1982.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE ...



COPIA Nº 1 DE 3
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
Nº DE REF.: PM-80

ANEXO CHARLIE

SITUACION DEL PERSONAL CIVIL

1. DESARROLLO DE LOS HECHOS EN LEITH

- Durante la permanencia en las Islas GEORGIAS, Puerto LEITH, los 39 civiles y los 14 hombres del "Grupo ASTIZ", convivían en la misma zona.

- El día 25 ABR, a las 1500 Hs. aproximadamente, comenzaron a recibir comunicaciones de VHF provenientes de un buque inglés. Las mismas fueron recibidas por el TN ASTIZ, y escuchadas por la radio de la Empresa civil. Previamente habían sobrevolado la Bahía 2 helicópteros de reconocimiento.

  El Comandante de Operaciones de la zona pidió la rendición de todo el personal de Puerto LEITH, porque GRITVIKEN ya se había rendido, de lo contrario abrirían fuego de artillería. El TN ASTIZ le informó que tenía un grupo de civiles que se rendían en ese momento, pero los militares no; a su vez solicitaba una hora de tiempo para que los civiles se alejaran de la zona rumbo a Puerto STROMNESS. Los ingleses contestaron que se les informará oportunamente al respecto.

- A las 1745 Hs., un Suboficial del "Grupo ASTIZ" informó a los 39 civiles que debían abandonar el lugar y dirigirse al Puerto STROMNEES caminando. Estos se ponen en movimiento a las 1800 Hs. hacia la dirección indicada, siendo interceptados a las 1900 Hs. por una patrulla inglesa. Son palpados de armas e interrogados sobre la cantidad de personal militar que había en Puerto LEITH. Luego dejaron que continuaran su camino.

- A las 2000 Hs., cuando faltaban unos 200 metros para llegar a Puerto STROMNESS, fueron interceptados nuevamente por otra patrulla, que previamente había hecho disparos intimidatorios con armas largas y un cohete, que pegó en la ladera de un cerro, a 50 metros delante de la columna de civiles.

111.2



Interrogados nuevamente sobre el tema anterior, y si sabían si había efectivos en Puerto STROMNESS, por razones de seguridad decidieron pasar la noche en ese lugar.

Al día siguiente prosiguieron la marcha y se instalaron en la casa principal del mencionado puerto.

Posteriormente arribaron lanchas con personal, y 2 helicópteros, para transportarlos a los buques surtos.-

2. RELACION DEL PERSONAL CIVIL

Ver AGREGADO 01 al ANEXO C.

3. RELACION DEL PERSONAL ENTREVISTADO

Ver AGREGADO 02 al ANEXO C.

4. INFORMACION COMPLEMENTARIA

Ver AGREGADO 03 al ANEXO C.

5. CONTRAINTELIGENCIA

Ver AGREGADO 04 al ANEXO C.

EDUARDO H. PEREZ MICCAN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



AGREGADO 01

RELACION DEL PERSONAL CIVIL

1. AMAYA José Nicolás: argentino
DNI: 7.086.956 Profesión: Operario
Domicilio: Boedo 3535 - Bernal Oeste

2. ASSMUSS Francisco René: argentino
DNI: 1.738.736 Profesión: Cocinero
Domicilio: Valentín Gomez 3132 , 3er. Piso "B" - C.F.

3. BAROSSI Miguel Angel: argentino
DNI: 10.536.741 Profesión: Operario
Ortiz 188 - Avellaneda

4. BRIATORE Roberto Gastón: argentino
DNI: 10.225.032 Profesión: Piloto de Ultramar de 1ra.
Domicilio: Lisandro de la Torre 739 - Vicente Lopez

5. CACABELOS Vicente: argentino
CIPBA: 2.014.119 Profesión: Operario
Domicilio: Bouchard 2648 José Marmol - Bs. As.

6. CACASE Ricardo Norberto: argentino
CIPF: 6.068.619 Profesión: Coordinador de Operaciones
Domicilio: Remedios de Escalada de San Martín 1033,Lanús Oeste
Representante de la Empresa "GEORGIAS DEL SUR" S.A. con domicilio en Suipacha 107, 1er Piso - CAPITAL FEDERAL.

7. CAMACHO Juán Pedro: uruguayo
CIPF: 7.442.266 Profesión: Asesor Técnico
Domicilio: French 2272, 5º Piso "D" - CAPITAL FEDERAL

8. CARRIZO Jorge Omar: argentino
DNI: 11.721.721 Profesión: Operario
Domicilio: Pasaje Copérnico 551 - Avellaneda - Bs. As.

9. CAVALLUCCI Héctor: argentino
DNI: 5.579.983 Profesión: Operario
Domicilio: Martín Coronado 4648 - José C. Paz

10. CHAI Miguel Angel: argentino
DNI: 13.992.439 Profesión: Operario
Domicilio: Don Orione 3435 - Lanús Oeste

11. CICERONE César Darío: Operario - argentino
DNI: 14.452.849 Profesión: Operario
Domicilio: Calle José C. Paz e/Ducas y Bramante - Barrio San Gabriel - José C. Paz

///.2



12. CICERONE José Antonio: argentino
L.E.: 11.426.748 Profesión: Operario
Domicilio: Calle José C. Paz e/Bramante y Ducas - Barrio San Gabriel - José C. Paz

13. COMOLLI Luis Alberto: argentino
DNI: 14.059.292 Profesión: Operario
Domicilio: Adrogué 1578 - Hurlingham

14. COSTA Roberto Fabián: Argentino
DNI: 16.893.194 Profesión: Administrativo
Domicilio: Estrada 1294, 7° Piso "A" - Saenz Peña - Bs. As.

15. DEFENDI Roberto Francisco: argentino
L.E.: 4.189.392 Profesión: Capataz
Domicilio: Saenz Peña 2220 - Moreno

16. AVILA Miguel Angel: argentino
DNI: 14.915.415 Profesión: Operario
Domicilio: Tonkinson 1500 - San Isidro

17. DOMINGUEZ Carlos Arístides: argentino
CIPF: 11.088.673 Profesión: Marinero
Domicilio: Rivadavia 523 - Concepción del Uruguay - E.RIOS

18. ESCOBAR Silvestre Sebastián: argentino
DNI: 11.858.132 Profesión: Operario
Domicilio: Pinzón 665 - Dock Sur - Avellaneda

19. FLORES Ramón Wenceslao: argentino
CIPF: 14.036.397 Profesión: Operario
Domicilio: Laprida 288 - Media Agua - SAN JUAN

20. GAUNA Alberto: argentino
DNI: 10.754.892 Profesión: Operario
Domicilio: Debusse esq. Calingasta - Barrio Luna -Hurlingham

21. GARCIA Roque Edgardo: argentino
DNI: 14.389.170 Profesión: Operario
Domilicio: Juán Piñeyro 443 - Lanús Oeste

22. ICHUEL José Luis: argentino
DNI: 11.877.520 Profesión : Operario
Domicilio: Calle 176 y Formosa - Bernal Oeste - Bs. As.

23. KRUGER Luis: argentino
DNI: 7.318.715 Profesión: Operario de grúa
Domicilio: Albariños 2449 - Mataderos - C.F.



24. LOCCHI Horacio: argentino
DNI: 4.245.966 Profesión: Operario
Domicilio: Chenaudt 231 - San Justo - La Matanza

25. MANCE Miguel Emilio: argentino
DNI: 11.734.276 Profesión: Jefe de Grúas
Domicilio: Albariño 2457 - C.F.

26. MILLETTI Carlos Alberto: argentino
DNI: 11.980.438 Profesión: Operario
Domicilio: 1ra. Junta y Honduras S/Nª - Merlo

27. MANTOVANI Raúl Enrique: Radio-Operador - argentino
DNI: 13.437.654 Profesión: Radio Operador
Domicilio: Italia 6, 8º Piso "A" - Avellaneda - Bs. As.

28. POGGI Ecar Fortunato: argentino
DNI: 4.895.740 Profesión: Mecánico Diesel
Domicilio: Zócola 128 - Paso del Rey - Moreno

29. PATANE Antonio Jorge: argentino
CIPF: 6.093.460 Profesión: Director de Obra
Domicilio: Avda. Juán B. Justo 2633, 5º Piso "11" - C.F.

30. PATANE Carlos Marcelo: argentino
CIPF: 5.915.164 Profesión: Técnico Químico
Domicilio: Migueletes 1180 - C.F.

31. PEREYRA Rubén Walter: uruguayo
CIPF: 9.242.639 Profesión: Médico Laboral
Domicilio: French 32, 10º Piso "D" - Avellaneda

32. PEREZ Manuel Angel: argentino
CIPF: 5.010.145 Profesión: Técnico Mecámico
Domicilio: Los Arboles 2269 - Hurlingham

33. PASTORINO Pablo Fabián: argentino
DNI: 13.915.855 Profesión: Operario
Domicilio: Valentín Gomez 3132 - C.F.

34. RAMIREZ Eleodoro Segundo: chileno
CIPF: 10.255.279 Profesión: Operario (ex-Capataz)
Domicilio: Tonkinson 1519 - San Isidro

35. RAMIREZ Juán: chileno
CIPF: 10.265.266 Profesión: Operario
Domicilio: Tonkinson 1519 - San Isidro

36. RUIZ DIAZ Roque Manuel : argentino
DNI: 10.754.080 Profesión: Garibaldi 2013 - Hurlingham



37. VALLEJOS Valentín : argentino
CIPF: 8.425.810 Profesión: Operario
Domicilio: Manuel de Falla y Balboa - Rafael Calzada- Bs.As.

38. VALLEJOS Rubén : argentino
DNI: 10.688.741 Profesión: Operario
Domicilio: Estanislao del Campo 579 - Avellaneda

39. VEGA Ramón Néstor: argentino
DNI: 4.603.807 Profesión: Operario
Domicilio: Artigas 3055 - José León Suarez - Bs. As.

BUENOS AIRES, 14 de mayo de 1982.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEPP



AGREGADO 02

RELACION DEL PERSONAL ENTREVISTADO

1. BRIATORE Roberto Gastón
2. CACASE Ricardo Norberto
3. CAMACHO Juán Pedro (uruguayo)
4. CARRIZO Jorge Omar
5. MILLETTI Carlos Alberto
6. PEREYRA Rubén Walter (uruguayo)
7. PEREZ Manuel Angel
8. RAMIREZ Eleodoro Segundo (chileno)
9. RAMIREZ Juán (chileno)
10. VEGA Ramón Néstor
11. CACABELLO Vicente (español)

BUENOS AIRES, 14 de mayo de 1982.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



AGREGADO 03

INFORMACION COMPLEMENTARIA

1. A partir de las 1830 Hs. del día 25 ABR 82, el personal civil de la Empresa "GEORGIAS DEL SUR" S.A. se retiró de Puerto LEITH, desconociendo los hechos ocurridos posteriormente, donde se encontraba el "Grupo ASTIZ".

2. El 26 ABR 82, en Puerto STROMNESS se encontraban las siguientes unidades navales inglesas:

HMS "ENDURANCE"	Buque Antártico
HMS "ANTRIM" (D-18)	Fragata
HMS "PLYMOUTH"	Fragata
HMS "TIDESPRING"	Buque Tanque

3. El TN ASTIZ fue visto por última vez a bordo de la Fragata HMS "ANTELOPE" el 12 MAY, por el chileno JUAN RAMIREZ, cuando este desembarcaba en la Isla Ascensión, para luego regresar a Buenos Aires. Su Camarote esta continuamente custodiado por dos guardias armados. Sólo se lo podía ver cuando concurría al baño.

4. Cuando llegan a la Isla Ascensión, de noche, les sacaron fotografías individuales a todos los civiles; luego son embarcados en el avión rumbo a Uruguay.

5. En la Isla Ascensión pudieron apreciar la existencia de 3 ó 4 pistas de aterrizaje bastantes largas y con mucho balizamiento. En un cerro se distinguía una antena parabólica.

6. En la Fragata HMS "ANTELOPE" viajaban de regreso el grupo de 17 científicos, de los cuales 15 estuvieron 2 años en las Islas Georgias, y 2 mujeres sólo 3 meses.
Estos manifestaron al chileno RAMIREZ que fueron observando diariamente las actividades del personal de Puerto LEITH, desde que arribaron los civiles. Se encontraban en refugios instalados en los cerros (para 4 personas cada uno), que abandonaban sin dejar rastros cuando se acercaban los del "Grupo ASTIZ", que eran los únicos que se aventuraban.

7. A 5 días de las Islas Georgias, del HMS "TIDESPRING" desembarcaron "Boinas Verdes" con armamento y bolsas de equipo, utilizando helicópteros. A poca distancia se encontraba un submarino. En la zona había 7 buques de guerra y 3 buques-tanques; uno gemelo del HMS "TIDESPRING".

///.2



///.2

8. En el trayecto GEORGIAS-ASCENSION se vieron en total unos 15, entre ellos 3 Buque-Tanques.

9. El Buque-tanque HMS "TIDESPRING" fue escoltado por las Fragatas HMS "PLYMOUTH" y HMS "ANTELOPE", en todo el trayecto desde las Islas GEORGIAS hasta la Isla ASCENSION.

10. En el HMS "TIDESPRING" había embarcado personal de "Boinas Verdes", "Rojas" y "Azules".

11. Entre el personal de custodia del HMS "TIDESPRING", había uno que hablaba castellano (de JAMAICA); en toda oportunidad les hablaba mal de los ingleses, debido al número de drogadictos y amorales entre los tripulantes.

BUENOS AIRES, 14 de mayo de 1982.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



AGREGADO 04

CONTRAINTELIGENCIA

1. OPERACIONES

- El equipo 4HT de Frecuencia Marina, fue entregado al grupo comandado por el TN ASTIZ, antes de abandonar Puerto LEITH.

- Fueron interrogados por patrullas inglesas en la Isla San Pedro, cuando se dirigían a Puerto Stromness, sobre si conocían la cantidad de efectivos militares destacados en las Islas GEORGIAS. Se les dijo que lo ignoraban, dado que sólo tenían contacto ocasional con algunos de ellos.

  Encontrándose embarcado rumbo a la Isla ASCENSION, no fueron interrogados.

- En la fuerza de invasión no se detectó personal de habla castellana.

- Los 39 hombres fueron distribuidos en distintas unidades navales, pero siempre juntos en su cautiverio, en cada una de ellas:

2 uruguayos	: Embarcados en la Fragata HMS "PLYMOUTH" durante 2 días; luego fue trasladados al HMS "TIDESPRING"
2 chilenos y 1 español	: Embarcados en el HMS "ANTRIM" durante 5 días; posteriormente trasladados al HMS "ANTELOPE".
34 argentinos	: Embarcados en el HMS "TIDESPRING" (alojados en el hangar de helicópteros).

A los uruguayos no los alojaron junto con los argentinos.

2. LOGISTICA

- Fue extraviado solamente un documento de identificación personal, que se encontraba dentro de un bolso, abandonado por la urgencia de la evacuación:

  DNI: 5.579.983 perteneciente a HECTOR CAVALLUCCI.

111.2



3. PERSONAL

- El mejor trato lo recibieron al principio, cuando estaban en manos de los "Boinas Verdes".

  A bordo, el trato que recibieron en conjunto no fue del todo amistoso, sino que trataban de perturbarlos, insultándolos y haciendo ostentación de armas contínuamente; todo esto dependía del personal de guarcia de turno. Los 34 civiles que se encontraban juntos, ya en viaje a la Isla ASCENSION, fueron encerrados en un hangar para helicópteros de aproximadamente 60 m2., proveyéndoles catres y mantas, y un recipiente grande para hacer sus necesidades fisiológicas. El mismo lugar hacía las veces de comedor.

  La alimentación principal consistía en guisos pobres con ingredientes dulces.

  Cada 2 ó 3 días los sacaban a cubierta para realizar ejercicios físicos junto con la tripulación.

  El médico los visitaba diariamente.

- El personal de nacionalidad chilena, uruguaya y española, recibió atención especial fuera de lo común, ya que se les asignó Camarotes y comida de la tripulación de Oficiales, como así también préstamo de vestimenta personal por parte de los tripulantes, y facilidades del lavado de prendas propias.

- Durante el cautiverio, los ingleses tuvieron mayor contacto con el Médico Laboral RUBEN WALTER PEREYRA, de nacionalidad uruguaya, que debido a su profesión, concurría a la Enfermería de la Fragata HMS "PLYMOUTH" en principio, y luego en el Buque-tanque HMS "TIDESPRING".

  En principio, cuando los civiles fueron llevados a Puerto Stromberg, el representante de la Empresa "GEORGIAS DEL SUR" S.A., Ricardo Norberto CACACE, y el Piloto de Ultramar, Roberto Gastón BRIATORE, fueron invitados a almorzar a bordo por el Comandante del Buque Antártico HMS "ENDUR NCE", que los vino a recojer personalmente con un helicóptero, demostrando ser muy amable. Participaron de la comida los causantes, el 2do. Comandante y el Comandante; este les explicó la situación, manifestándoles haber estado en la Argentina y conocer mucha gente, entre ellos al CN César TROMBETTA, Jefe de la Agrupación Naval Antártica.

  El piloto del helicóptero, TN ELETEC, dijo haber estado



también en la Argentina;yen la Antártida con su esposa. Manifestó ser quien le disparo al A.R.A. "SANTA FE", habiendo conocido al Comandante del Submarino en una recepción en Mar del Plata.

- El personal no tuvo asistencia religiosa.

- La impresión del Comando del HMS "ENDURANCE" era de que "no les gustaba lo que estaban haciendo, y que era muy triste estar peleando con los argentinos, por haber estado mucho tiempo en puertos argentinos y en contacto con argentinos". Para el resto de la tripulación, que no conocen la Argentina, les era lo mismo pelear con los argentinos que con cualquier otro país de Africa.

- No se pudo apreciar el estado moral del personal inglés, debido a que sólo veían a los mismos guardias, que estaban designados especialmente para custodiarlos, quienes se mostraban optimistas, iracundos, y a veces nerviosos, debido a su juventud y/o falta de experiencia.

- Algunos de los civiles tenían en su poder libros, diario personal, cámaras fotográficas, rollos expuestos, etc., que no les fueron confiscados.

BUENOS AIRES, 14 de mayo de 1982.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



Copia Nº. 1 de 3
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
Nº de Ref.: PM-80

ANEXO DELTA

INFORMES DE INTELIGENCIA

1. Inteligencia:

   Ver Agregado 01.

2. Contreinteligencia.

   Ver Agregado 02

3. Acción Psicológica.

   Ver Agregado 03.

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

Copia Nº 1 de 3
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
Nº de Ref. PM - 80

AGREGADO 01 AL ANEXO "DELTA"

INTELIGENCIA

1. Actividades relacionadas con el hundimiento del Submarino A.R.A. "SANTE FE":

   a. Existe coincidencia en afirmar que las fuerzas navales británicas estaban esperando la llegada de la unidad y habían estacionado dos submarinos nucleares en el área.
   Dos días después fue avistado un submarino, al parecer atómico.

   b. La aproximación a GRITVIKEN empleada por el Comandante impidió que fueran detectados, siendo prácticamente sorprendidos por su presencia en la Bahía Guardia Nacional.

   c. En el ataque al submarino, llevado a cabo por dos a cuatro helicópteros, se emplearon cohetes y un torpedo fallido.

   d. El Submarino A.R.A. "SANTA FE" quedó parcialmente hundido e inutilizado, en un lugar que no entorpece el acceso al muelle de GRITVIKEN. En cuanto a la muerte del Suboficial ARTUSO ha sido evidente la preocupación de los británicos por el hecho.

2. Toma de GRITVIKEN y LEITH:

   a. No se registraron acciones importantes de las que puedan sacarse conclusiones desde el punto de vista de la Inteligencia. El elemento fundamental del accionar británico fue la amenaza de empleo de fuego naval y aéreo desde los helicópteros.

   b. En Gritviken el enemigo efectuó fuego naval de apoyo,



que tuvo las siguientes características:

- Series cortas de 6 a 8 disparos.
- Reducción de alcance de los sucesivos disparos de 6a da serie.
- Desplazamiento de izquierda a derecha de las sucesivas series para abarcar una zona.

c. Se reconocieron las siguientes unidades navales en proximidades de GEORGIAS:

- FF HMS BRILLIANT Comandante: CN COWARD
- FF HMS PEYMOUTH
- DD HMS ANTRIM Comandante: CN YOUNG
- DD HMS Tipo 42 (probable HMS SHEFFIELD)
- RFA TIDESPRING Comandante: CN N. BARKER
- RH HMS ENDURANCE Comandante: Cpt S. REMONE
- Uno o dos submarinos nucleares tipo SPLENDID.
- Fracciones menores del "Special Boats Squadrom" (SBS) embarcados en varias unidades británicas tipo FF.

3. Travesía GEORGIAS - ASCENSION:

La información obtenida durante la travesía sólo permite producir inteligencia de un aspecto particular, cual es el referente a la organización de la escolta de las unidades en tránsito, a saber:

a. En la mayoría de los casos las agrupaciones o unidades son escoltadas por una fragata.

b. La capacidad de la escolta de superficie es incrementada, desde el punto de vista A/S, por el empleo habitual de un helicóptero tipo "Sea King".

c. En cierto punto de la derrota se opera una transferención de la responsabilidadel escolta que viene desde GEORGIAS al que procede de ASCENSION. Esta modalidad de dosificación del esfuerzo revela tanto la economía necesaria de los medios empleados, como los distintos peligros que esperan, según la zona de derrota que transiten



d. La modalidad de empleo táctico del helicóptero antisubmarino (siempre se lo observó calando del lado E de la agrupación) sumado a la existencia ya señalada de un único escolta de superficie, están revelando una muy alta probabilidad de empleo simultáneo de submarino nuclear como escolta.

e. La velocidad estimada de avance (SOA) de la agrupación tratada se ha apreciado en quince (15) nudos.

4. Actividades en la Isla ASCENSION:

a. Las medidas de contrainteligencia más severas se sufrieron en el corto período de permanencia en esta isla. Tanto el acceso mediante helicóptero como el tránsito, en vehículos y/o caminando, fue velado eficazmente.

b. No obstante, se desprende que la base se encuentra en pleno funcionamiento y en ella se detectó una gran actividad, particularmente en lo referente a vuelos de helicópteros y traslados de materiales en cantidades significativas.

c. Hay manifestaciones no ratificadas de observaciones de material aéreo de los EE. UU. de Norteamérica, de helicópteros del tipo "Chinook" y aviones de combate " Harrier".

5. CONCLUSIONES:

a. Nuestro personal ha provisto inteligencia importante pero no vital del enemigo.

b. Ha sido tratado con medidas de Contrainteligencia muy efectivas.

c. La Inteligencia obtenida en forma global se relaciona con la disponible, poniendo de manifiesto adecuada coherencia.

d. Tanto las técnicas y tácticas como los medios empleados por el enemigo no evidenciaron cuestiones nuevas o por nosotros desconocidas.

e. Las Islas GEORGIAS constituyen un importante punto de apoyo para la flota británica, en virtud del espacio disponible para albergar buques y de las facilidades logísticas existentes en GRITVIKEN, LEITH y especialmente STROMNES.

f. Se han detectado con cierta claridad los EEI de la FT británica, orientadas básicamente a:



1) Capacidades y despliegue de los submarinos propios.

2) Conformación y capacitación de los "Comandos" y "Fuer zas Especiales" de Argentina.

BUENOS AIRES, 14 de mayo de 1981

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



Copia N° 1 de 3
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
N° de Ref. PM - 80

AGREGADO N° Ø2 AL ANEXO "D"

CONTRAINTELIGENCIA

1. Aspectos de Contrainteligencia Vinculados con las Operaciones

a. Destrucción de material clasificado

El personal actuó correctamente procediendo a destruir todo el material criptográfico, máquinas de cifrar, cartas de navegación con información operativa y equipos de comunicaciones asignados al personal de IM excepto un equipo GRINEL de frecuencia variable.

Las publicaciones reglamentarias del Submarino A.R.A. "SANTA FE" no fueron destruidas. Las de comunicaciones, fueron incineradas excepto las de origen Aliado.

b. No se detectó que el enemigo hubiera estado en conocimiento de planes u órdenes propias.

c. Luego de la toma de "GRITVIKEN" por parte de los ingleses no se realizaron interrogatorios al personal propio en ese lugar.

Los interrogatorios fueron hechos una vez embarcados en el buque petrolero TIDESPRING, siendo conducidos los mismos por personal de inteligencia británica, mediante traductores. Estos últimos no se expresaban en forma fluida en idioma castellano.

Los interrogatorios estuvieron centrados en la obtención de información operativa. Además trataron de obtener información relacionada con los aspectos de moral, conducción y adiestramiento. Fue utilizado como método de engaño, que el interrogador se hiciera pasar como miembro de la Cruz Roja Internacional para lograr un mayor acercamiento con los interrogados, siendo esto advertido de inmediato por los prisioneros y luego reconocido por el personal inglés, aludiendo que de esa manera trataban de sacar ventajas.

El personal propio en los interrogatorios contestaba las preguntas de manera desconcertante.

Los ingleses no emplearon métodos coactivos o de presión sino que al contrario el oficial interrogador lo hacía con voz calma y tranquila, no así el intérprete que al formular las preguntas, ponía más énfasis en las mismas. Cuando el interrogado se negaba a contestar, se deba por finalizada la entrevista.

d. Durante el traslado hacia la Isla de Ascensión, todo el personal superior, subalterno y civiles, fué alojado en bodegas en tres grupos, separando al personal de Agrupación Comandos Anfibios, Civiles y resto del personal. Los oficiales convivieron con el personal excepto el TN ASTIZ, quien permaneció aislado hasta que fue trasladado a otro buque.

e. Al dejar GRITVIKEN, el personal inglés le hizo firmar al CC LAGOS una constancia de que no existian en la zona, elementos explosivos encubiertos.

2. <u>Aspectos de Contrainteligencia Vinculados a la Logística</u>

a. Todo el armamento quedó en poder de los ingleses. El personal propio destruyó el guiador de misiles BAN - TAM.

b. Quedó en poder del enemigo un equipo transceptor de frecuencia variable sin su correspondiente código.

c. El personal fue repatriado vistiendo los uniformes que usaba al ser capturado. La dotación del Submarino y Gritviken pudieron retirar parte de su equipo al que fue conservado por los mismos hasta suregreso.

d. El Submarino "SANTA FE" quedó amarrado al muelle de la factoría y parcialmente hundido por lo que no se descarta la posibilidad de que personal inglés se haya apoderado de cualquier elemento de su interés.

3. <u>Aspectos de Contrainteligencia Vinculados al Personal</u>

a. Los documentos de identificación, no fueron retirados por los ingleses produciendose pérdidas de aproximadamente 40 TIN por las contingencias de la operación.

b. En GRITVIKEN, luego de la rendición el personal recibió muy buen trato por parte de los ingleses excepto en la faz alojamiento el que fue precario y sobrecargado. Los civiles en LEITH, pasaron la primer noche a la interperie.

Los ingleses proporcionaron inmediata atención médica al CSCM MACIAS destacando ante el pedido del comandante del Submarino y en forma inmediata, helicópteros con 3 equipos médicos para su atención, evacuandolo sin demora al DD ANTRIM.

c. Durante el traslado a la Isla de Ascensión, el alojamiento asignado al personal superior y subalterno, fue considerado como infrahumano, detalle que fue puesto en conocimiento por el comandante del Submarino a los miembros de la Cruz Roja presentes. En medio de la bodega, había un tacho al descubierto utilizado como WWCC.

La alimentación era de baja calidad siendo el plato más fuerte una mezcla de porotos dulces, fideos y puré con caldo, todo en una misma preparación.

d. En Ascensión fueron desembarcados en helicópteros, de noche, no permitiéndoles observar hacia el exterior de los vehículos de traslado, encandilandolos con luces de otros vehículos mientras eran obligados a caminar mirando al suelo, lo que les hizo sumamente dificultoso obtener información de la zona. Previo al embarque en el avión que los trasladaría a Montevideo, fueron fotografiados.

e. En ningún momento tuvieron asistencia religiosa.

f. El personal inglés que tomó GRITVIKEN manifestó tener órdenes de dar buen trato a los prisioneros y no retener pertenencias de recuerdo, alegando que dicho trato debía ser similar al recibido por los ingleses en la toma de Malvinas.

g. Los ingleses desconfiaron particularmente de nuestros Comandos Anfibios a quienes se los sometió a una vigilancia especial y un trato más riguroso.

h. No fueron retirados diarios personales ni agendas las que conservaron hasta su llegada al país.

i. A pedido del Comandante del submarino, el SIMQ ARTUSO, fue sepultado con féretro en el sementerio de GRITVIKEN en el cual previamente personal inglés pintó las cercas y confeccionó una cruz con el nombre del Suboficial. Se realizó una ceremonia a la cual asistió un comandante inglés, su plana mayor; personal y un grupo de fusileros quienes efectuaron una salva. El personal superior concurrió vistiendo uniforme de gala con espada.

j. Durante los interrogatorios, el personal de inteligencia bri-

tánica demostró tener conocimientos sobre la capacitación individual y cursos realizados por cada Comando Anfibio.

CONCLUSIONES DE CONTRAINTELIGENCIA

De las conversaciones mantenidas con el personal repatriado se ha podido determinar que de los interrogatorios realizados por los ingleses no han obtenido informaciones de valor desde el punto de vista operativo.

Los oficiales manifestaron que en todo momento la moral del personal se mantuvo alta llegando a poner al personal inglés en situaciones descolocadas.

Los ingleses demostraron poseer muy buena organización en la técnica de interrogatorios y en las medidas de contrainteligencia.

MEDIDAS ADOPTADAS

Previo a su desembarco en Buenos Aires, el personal fue instruido a cerca de que deberían abstenerse de efectuar todo tipo de declaraciones a la prensa y de índole personal.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE



Copia Nº 1 de 3
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
Nº de Ref. PM - 80

AGREGADO Nº Ø3 AL ANEXO "D"

ACCION PSICOLOGICA

Los interrogatorios ingleses trataron de convencer al personal propio de IM que la superioridad los había lanzado en GEORGIAS a un ataque suicida.

Se notó preocupación entre el personal de comandos de IM británicos porque les habían cortado la licencia que les correspondía luego de haber estado en Irlanda.

La dotación del Submarino "SANTA FE" logró que el personal que era transportado hacia GEORGIAS soportara las condiciones de incomodidad y tensión a que estaban sometidos por ser su primer viaje en submarino.

El personal propio quedó impresionado por la capacidad de:

- Maniobra y amplia utilización de helicópteros ingleses.
- Aspecto físico, armamento y presencia de los comandos ingleses.

No se observó odio hacia los argentinos, si temor a los comandos anfibios escuchandose comentarios sobre que esta era una guerra política.

El Comandante del Submarino A.R.A. "SANTA FE" tiene el convencimiento de haber cumplido su misión.
El Comandante del personal de GRITVIKEN denotaba cierta desazón por no haber podido cumplir integramente con su misión por no ddisponer con los medios y armamento adecuados y una decisiva influencia del factor tiempo.

El espíritu combativo de la dotación del Submarino y de GRITVIKEN fue elevado dado que repelió el ataque de helicópteros enemigos disparando con fusiles y un misil antitanque BAN - TAM.-



El personal que defendía LEITH, interpretó a raiz de las comunicaciones que mantuvieron con Buenos Aires que recibirían apoyo aéreo ante la presencia de unidades navales británicas.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEPG

Copia N° 1 (Original) desglosada y girada a la Jefatura de Operaciones.

agregados

SECRETO

Copia Nº 3...de 3...
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
Nº de Ref.: FM-80



ANEXO ECHO

LA SITUACION DE LEITH

1. La organización de la posición de LEITH estuvo a cargo del TNGE ALFREDO ASTIZ, con el que no se pudo hablar porque los británicos no lo entregaron a la Cruz Roja a pesar de haberlo listado.

2. Este grupo contaba con un Suboficial y cuatro Cabos "Buzos Tácticos", cinco Cabos "Comandos Anfíbios", un Oficial de Sanidad, un Suboficial Enfermero y un Cabo Radiooperador y estuvo conviviendo con los 39 civiles que estaban desarmando la factoría.

3. El día 25 APR a 1500 horas, comenzaron a recibir comunicaciones de VHF provenientes de un buque inglés. Estas fueron escuchadas por la radio de personal civil a raíz de que el equipo propio estaba fuera de servicio desde la misma fecha de su instalación.

4. Poco después se avistó una fragata, que resultó ser la HMS PLYMOUTH y el HMS ENDURANCE, que penetraron la Bahía STROMNESS y se ocultaron detrás de la Isla PASTO, a más de 3.000 metros de las posiciones organizadas por el personal. Dos helicópteros sobrevolaron la zona manteniéndose siempre fuera de alcance de las armas automáticas de la defensa.

5. El comandante de la fuerza británica pidió la rendición de Puerto LEITH haciendo notar que GRITVIKEN ya se había rendido y que de no aceptarse la misma se iniciaría el fuego con artillería naval.

6. El TN ASTIZ le respondió que un grupo de 39 civiles se rendían en ese momento pero que el grupo militar no lo hacía. Los británicos consintieron así una tregua de una hora para que pudieran retirarse los civiles en dirección a Puerto STROMNESS.

7. En el interín y frente a la bahía fueron observadas otras dos fragatas y personal que defendía LEITH interpretó a raíz de las comunicaciones que mantuvieron con Buenos Aires que recibirían apoyo aéreo ante la presencia de unidades navales británicas.

8. El personal civil se aleja de la zona de posiciones a 1830 horas, siendo interceptados por una patrulla inglesa a más de 2.000 metros en dirección a Puerto STROMNESS, aproximadamente a 1900 horas y sin que esto haya sido visto por la fracción de Puerto LEITH.

...///



9. Una vez que los civiles se habían retirado y ante la reinteración de la intimidación de rendición bajo amenaza de emplear la artillería naval, viendo el Teniente ASTIZ que ninguna de las armas disponibles tenía alcance suficiente como para contrarrestar el ataque y al no haberse recibido apoyo exterior alguno, decide rendir su guarnición. Así lo expresó el Suboficial Encargado, haciendo notar que los británicos indicaron que todos debían permanecer en sus posiciones hasta el otro día.

10. A la mañana siguiente, cuando el grupo LEITH se puso en movimiento hacia el muelle, notaron que los británicos habían alcanzado posiciones a retaguardia de ellos, rodeando al grupo. Así se completó la rendición.

11. Parte del grupo fue obligado a levantar los campos minados, alojándose al personal en la Fragata HMS PLYMOUTH hasta terminar esta tarea. Luego fueron transportados al RFD ADEСPAING, donde se encontraba el resto del personal naval destacado en la Isla SAN PEDRO. Los británicos mantuvieron a los buzos tácticos y comandos anfibios reunidos, pero separados de los restantes argentinos y recibieron un trato estricto y un control severo durante toda la travesía.

12. Cabe destacar que todas las previsiones especiales que habían adoptado con este grupo revestían carácter local, constituyendo buenas medidas de seguridad inmediata (campos minados).

13. No se profundizan los detalles de los procedimientos operativos, cumplimientos de prescipciones reglamentarias y doctrinarias, como así también acerca del desempeño del personal, por cuanto su Jefe natural no fue repatriado a último momento y ha sido el responsable directo de las previsiones adoptadas y de la conducta seguida por su grupo.

14. Del análisis efectuado surge que este personal sólo podía repeler ataques de infantería que no contara con fuegos de apoyo. Cabe destacar que el GRUPO ASTIZ se rindió, por cuanto la fuerza que lo intimidaba estaba completamente fuera del alcance de sus armas automáticas y a raíz de no haber recibido el apoyo aéreo que por radio se le indicó que recibiría ante la presencia de unidades navales británicas.

15. De las averiguaciones practicadas y a pesar de que no pudieron ser detalladas, se desprende que este personal debiera haber contado con armas efectivas a mucha más distancia (Morteros de 106 mm., misiles antitanques, ametralladoras 12,7 mm. y algún cañón naval para ser emplazado en la costa).

...///

16. De lo actuado surge la conveniencia de volver a analizar cabalmente la misión, organización y desempeño de la defensa de LEITH, no sólo para deslindar posibles responsabilidades, sino para concluir cual debiera ser el procedimiento de combate a seguir por fracciones propias cometidas a situaciones semejantes, en las que sorpresivamente éstas se encuentren marcadamente sobrepasadas por las fuerzas enemigas.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO

SECRETO

Copia Nº. 1. de 3..
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
COMISION ESPECIAL
BUENOS AIRES
141200 MAY 82
Nº de Ref.: PM-80

ANEXO FOXTROT

CONCLUSIONES GENERALES

1. Intensificar la instrucción del personal de la institución buscando la mayor efectividad posible en asuntos de Contrainteligencia, seguridad en las comunicaciones y seguridad criptográfica.

2. Desarrollar una capacidad de guerra electrónica adecuada para que fracciones destacadas puedan contrarrestar las contramedidas del ENO y a su vez asegurar la protección y eficacia de las comunicaciones propias.

3. Dotar a las fracciones destacadas de las armas necesarias para asegurar el efectivo cumplimiento de su misión como así también de los niveles esenciales de abastecimiento que brinden suficiente libertad de acción. (Especialmente Clases I y V).

4. Dotar a las fracciones destacadas de elementos adecuados para efectuar exploración cercana, (Helicopteros, radar de campaña, etc.).

5. Determinar el procedimiento de combate a seguir por fracciones aisladas que sorpresivamente se encuentren marcadamente sobrepasadas por fuerzas enemigas.-

EDUARDO H. PEREZ MILLAN
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

2 - Infantería de
Marina

ARMADA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA

SECRETO

Ejemplar Nº ______

OPERACIONES DESARROLLADAS EN EL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR

ANALISIS OPERACIONAL

Tareas Realizadas por el Comando de la I.M.



INFORME DEL COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA

a. HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES

Ver Anexo "ALFA".

b. ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN CADA AREA DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE LA I.M.

Ver Anexo "BRAVO".

c. PROCEDIMIENTOS TACTICOS PROPIOS.

Todas las Unidades y Subunidades y fracciones de I.M. que operaron en MALVINAS aplicaron procedimientos tácticos propios de la doctrina en vigor con las limitaciones que impusieron órdenes del Comando Superior, terreno, condiciones climatológicas y tiempo disponible para la organización de la posición defensiva.
La Ca Amet 12.7 mm integrada circunstancialmente para cubrir una debilidad de defensa antiaérea a nivel de Unidades de Infantería, tuvo un adiestramiento previo en el CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO DE INFANTERIA DE MARINA y se impartieron directivas para su correcto empleo, fundamentalmente para batir helicópteros.
Los procedimientos tácticos aplicados mostraron su eficiencia en el combate diurno, no siendo tan eficaces en el combate nocturno. Este aspecto fue debido particularmente a la falta de adiestramiento y medios para este tipo de operación y no por deficiencias propias de la doctrina en vigor.
Las variantes mostradas por el enemigo en los procedimientos tácticos aplicados, en particular en su predisposición para operar en horas de la noche, motivó la necesidad de contar con perros de guerra contra infiltraciones. Posteriormente y ya destacados a las islas, los perros de guerra cumplieron una función distinta a la prevista.
Dentro del empleo de los medios, se comprobó que datos de planificación, en particular en el consumo de munición, no guardaban relación alguna, haciéndose necesario incrementar su abastecimiento por el alto grado de consumo, en especial en armas de apoyo MOR 60, MOR 81, MOR 106 y Artillería.
Ver detalles en los informes de las Unidades.

d. PROCEDIMIENTOS TACTICOS DEL ENEMIGO.

El enemigo hizo uso intensivo de helicópteros, lo que facilitó su acción ofensiva en terreno sumamente dificultoso para la infantería a pie y motorizada.
Si bien era de esperar este accionar, ello se hizo realmente importante en horas de oscuridad.
La infantería en contacto, cuando atacaba lo hacía en conjunto y a cuerpo gentil, con casi desprecio por sus propias vidas, lo que sumado al aliento mediante gritos actuaba psicológicamente en las fuerzas propias.

El adelantamiento previo de munición a lugares previstos para su Artillería, facilitaba su empleo en forma rápida, en especial durante la noche.
Medios aptos para operar de noche, como ser visores nocturnos y alzas ópticas especiales, hacía sumamente eficaz el accionar de la tropa durante la noche.
Fué notorio el procedimiento de sobrepasaje que hacía el enemigo durante el ataque, manteniendo el ímpetu del mismo. En todo momento hicieron uso intensivo de la Artillería y con armas pesadas de infantería de fácil transporte y empleo, que eran descartables después de cierta cantidad de disparos. El apoyo aéreo, fuego naval y de artillería enemiga fué masivo y permanente y si bien su eficacia fué muy relativa, cumplía holgadamente las misiones de perturbación.
Las características sobresalientes de las tropas inglesas y procedimientos tácticos empleados se pueden sintetizar:

- Audacia.
- Correcta preparación física.
- Desprecio por sus propias vidas.
- Simpleza en la maniobra a nivel de unidades y escasa o casi ningún concepto de maniobra a nivel de subunidad. Secciones en cuña invertida con armas automáticas en sus extremos.
- Buenos equipos de comunicaciones, livianos y empleados hasta en los escalones más bajos de su orgánica.
- Buen adiestramiento para el combate nocturno.
- Intensivo uso de helicópteros tanto para el movimiento de sus elementos de combate, como así también para los elementos de apoyo de combate y servicios para apoyo de combate.
- Flexibilidad en el empleo de su Artillería, tanto de día como de noche. Correcto empleo de Spotter de fuego naval y observadores adelantados.
- Adecuado equipo para operar en zona fría.
- Buen armamento, liviano y de mucho volumen de fuego. Artillería con alcance superior al propio.

Ver detalles en los informes de las Unidades.

e. SORPRESAS TACTICAS Y TECNICAS.

De acuerdo con la doctrina y tradiciones, los ingleses actuaron dentro de lo previsto sin sorpresas tácticas y/o técnicas, manteniendo en el Teatro total superioridad naval y considerable superioridad aérea. La excesiva rigidez de las posiciones defensivas propias y la carencia de movilidad para la maniobra, les permitió lograr una suficiente superioridad terrestre.
El desembarco en SAN CARLOS, sin oposición o con mínima oposición ratifican su concepto doctrinario sobre las operaciones anfibias, que difiere totalmente con la americana o propia.
Ver detalles en informes de las Unidades.

f. COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL, EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO.

Todo el personal de I.M. se comportó en forma sobresaliente, con moral alta y dispuesto al máximo sacrificio.
El largo tiempo de permanencia en las islas previo al enfrentamiento, fué superado con gran espíritu y gracias al aliento permanente que hacían sus Jefes, Oficiales y Cuadros.
El comportamiento del personal de Tropa fué correcto dentro de las limitaciones de su edad e inexperiencia, mostrando la generalidad, madurez, solidaridad, serenidad y patriotismo.
La aclimatación e instrucción que tenía el BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA Nº 5, contribuyó a una mejor y mayor eficiencia en el combate.
Se notaron ciertas falencias en el adiestramiento físico y en la capacidad operativa de las Unidades para operar de noche o con escasa visibilidad.
La idoneidad del personal en aspectos técnicos y tácticos, en particular, en defensa antiaérea, Ingenieros y Artillería mereció el elogio general y el reconocimiento del mismo enemigo.
Ver detalles en los informes de Unidades.

g. GUERRA ELECTRONICA.

1) PROPIA

La centralización de la Guerra Electrónica de Comunicaciones se implementó tardíamente, con la acción de este Comando, y a nivel del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, ya que sólo comprendía a la ARMADA, buscando fundamentalmente ganar experiencia en ese campo.

2) ENEMIGO

El enemigo hizo uso intensivo y eficaz de Guerra Electrónica, utilizando distintos tipos de variantes con adecuado equipamiento e idoneidad profesional.
Ver detalles en informes de Unidades.

h. DEFICIENCIAS LOGISTICAS.

1) Generalidades.

a) Los aspectos contenidos en el presente informe se basan en la experiencia reunida por la AGRUPACION I.M. MALVINAS en el Teatro de Operaciones y a la intervención del COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA dentro del sistema logístico de la ARMADA en lo referente a obtención de abastecimientos.

b) La Agrupación I.M. MALVINAS estuvo compuesta por:

La mecha lenta y el cordón detonante no tuvieron efectividad probablemente debido a su vejez. El cordón detonante color blanco tuvo un alto porcentaje de fallas.
El proyectil iluminante de 81 mm no es apto, por el poco radio del sector que ilumina.
Las deficiencias mencionadas se deben probablemente a vejez del material empleado.

ACCION RECOMENDADA:

Reemplazar las minas EXPAL-AT y las granadas FMK2 en forma progresiva, a medida que se consumen o se vencen.
Reemplazar el explosivo plástico de fabricación nacional, por otro que no requiera depósito especial.
Desechar el trotyl, la mecha lenta y el cordón detonante cuando vence su vida útil.
Estudiar la aptitud del proyectil iluminante de Mor 81 mm en lo referente a su radio de acción.

j. INTELIGENCIA

1) Carencia de Información.

Este es un factor permanente, la falta de actualización de información ya sea referente a factores políticos, económicos, sociales, factores fijos y de las fuerzas de los países de conflictos potenciales con ARGENTINA, agravados en el actual conflicto donde la falta de información fué crítica durante la etapa de planificación, y continuó de la misma manera durante la etapa de consolidación y defensa de las Islas. Ello obligó en el nivel de Inteligencia Estratégica Operacional a un esfuerzo considerable para actualizar la situación.

2) Orgánica de Inteligencia.

a) No existió un nexo de Inteligencia entre MALVINAS y el Continente de manera que canalizara un adecuado flujo de información entre ambos lados.
Ello implicó que la inteligencia táctica se manejara independientemente y que la inteligencia estratégica operacional debiera redoblar sus esfuerzos para poder apreciar y evaluar correctamente la situación de manera tal de poder asesorar al Comando para la adopción de resoluciones.

b) El hecho que no haya existido una central de inteligencia conjunta a nivel teatro dificultó aún más las tareas, fundamentalmente por la falta de canales de información con las otras Fuerzas Armadas.

c) El Departamento fué reforzado durante el conflicto con dos Jefes para que funcionara con total capacidad.

3) Otros Aspectos de Interés.

a) Se verificó la importancia del Centro de Interpretación de Imágenes del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES (CIICON) para el estudio de objetivos vitales; no obstante se comprobó que dicho Centro a pesar de poseer los medios modernos para el cumplimiento de su misión, deberá ser alistado con el material fotográfico necesario y actualizado.

b) Se plantea la necesidad de fijar claramente desde el más alto nivel la política para el manejo de prisioneros de guerra y de material capturado.

c) Se verificó la importancia para la obtención de inteligencia de los interrogatorios realizados en forma inmediata con personal evacuado.

d) Durante el planeamiento y la ejecución de la Operación "ROSARIO" se mantuvo permanentemente y en forma adecuada la disciplina del secreto, no así durante la consolidación y defensa de las Islas, donde se evidenció filtración de información, producto de la falta de control en los Comandos Operativos y por otra parte en la constante infidencia del personal en todos los niveles.
Asimismo, noticias periodísticas, demostraron que en altos niveles de conducción también se cometieron indiscreciones que en algunos casos afectaron el desarrollo de las operaciones.

e) Realizó una visita a MALVINAS un Jefe de este Departamento para interiorizarse de aspectos de Inteligencia a nivel del Comando de la Agrupación de I.M. MALVINAS.

BATERIAS, 6 de septiembre de 1982.



CARLOS ALBERTO CESAR BUSSER
CONTRAALMIRANTE DE I.M.
COMANDANTE
DE LA INFANTERIA DE MARINA

ANEXO "ALFA"

INFORME GENERAL DEL COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA SOBRE LA INTERVENCION DE LA INFANTERIA DE MARINA EN LA CAPTURA Y DEFENSA DE LAS ISLAS MALVINAS.

1. Las operaciones de la Infantería de Marina durante las acciones de las ISLAS MALVINAS pueden analizarse según los siguientes aspectos bien diferenciados:

1.1. Desembarco en ISLAS MALVINAS y desalojo de las fuerzas y autoridades británicas (Operación "ROSARIO")

1.1.1. Esta operación se realizó bajo el condicionamiento impuesto por el Comité Militar de no causar daños a personas o a bienes, ejecutarse por sorpresa y ser su duración lo más breve posible. La acción cumplió totalmente estos condicionamientos.
No hubo muertos, heridos o lastimados en las fuerzas militares y autoridades británicas ni en la población. No se causaron daños materiales ni se registró un solo accidente que empañara el ejemplar comportamiento de la Fuerza de Desembarco.
El secreto de la preparación de la operación, indispensable para el logro de la sorpresa, se mantuvo mientras el conocimiento de ella estuvo restringido a las fuerzas que habían de intervenir. Cuando salió de ese ámbito rápidamente se difundió la versión respecto a lo que se preparaba, llegándose al extremo de que los diarios de la mañana del día 2 de abril informaban la hora del desembarco. Las autoridades británicas así alertadas habían adoptado medidas defensivas. No obstante, la forma y lugares de ejecución de la operación constituyeron una sorpresa para los británicos, ante la aparición de la Fuerza de Desembarco simultáneamente en todos los objetivos seleccionados y desde todas las direcciones posibles.
Desde el momento del desembarco hasta que se alcanzaron todos los objetivos, incluido el de rendición del Gobernador y de la Guarnición Militar, transcurrieron poco más de dos horas, habiendose conformado en tierra en ese lapso una fuerza que el enemigo no hubiera podido resistir.

1.1.2. Esta operación se caracterizó por dos aspectos que son esenciales: La precisión y flexibilidad de su ejecución y la corrección de la conducta de las fuerzas propias. Los objetivos fijados por la planificación se alcanzaron totalmente y en el momento previsto. Cada acción se ejecutó en el lugar, tiempo y con los resultados esperados, cumpliendo cada participante su rol tal como estaba ordenado. Nada falló. Nadie cometió errores notorios.
El conocimiento previo de la operación por parte del enemigo puso a prueba la flexibilidad de los planes, que se modificaron en forma sensible el día D-1, ante las medidas defensivas que adoptó.
La conducta de la Fuerza de Desembarco fue intachable en sus relaciones con la población y en el respeto a las personas y la propiedad privada. Se cumplió acabadamente lo ordenado el día 1-IV-82 (Agregado N°1).

El trato a los prisioneros fue correcto, humanitario y generoso. Se debe atribuir a este comportamiento el buen trato que en general recibió nuestra tropa cuando a su vez estuvo en situación de prisioneros de guerra.

1.1.3. Esta operación puso en evidencia el elevado nivel de capacitación que tiene el personal de la ARMADA ARGENTINA para ejecutar acciones en que intervengan coordinadamente sus tres componentes, su habilidad para planificar con información escasa y poco tiempo disponible, y el buen estado de adiestramiento de las Unidades, aún en los comienzos del año.

1.1.4. En lo que respecta al material, cabe hacer notar su buen comportamiento, producto por una parte del mantenimiento normal eficiente, y por la otra del elogiable esfuerzo del personal militar y civil de los talleres de la Armada que lo puso en condiciones en breve lapso. (Agregado N°2).

1.1.5. Un aspecto a destacar es la circunstancia de que, lo mismo que ocurrió en el Grupo de Transporte y en el Grupo de Cobertura, los Jefes de todas las jerarquías de la Fuerza de Desembarco estuvieron en los lugares más adelantados que era posible y muy proximos a la tropa. Ello permitió un control estrecho y preciso de la operación y de la conducta del personal y además, dió impulso a la acción al seguirse el ejemplo de los Jefes. Prueba de ello son las jerarquías de las bajas registradas y el hecho de que en el vehículo cabeza de la columna principal, intensamente batido por el fuego enemigo, estaba el Capitán de Corbeta Jefe de la vanguardia.

1.1.6. Las Unidades intervinientes en esta operación, BATALLON DE I.M. N°2, AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS, BATALLON DE VEHICULOS ANFIBIOS N°1, una Ba de ARTILLERIA DE CAMPAÑA, una Sec del BATALLON DE I.M. N°1 y los Servicios para Apoyo de Combate tuvieron una actuación excepcional por la precisión y eficacia de su acción y por la disciplina evidenciada.

1.2. <u>Desembarco, captura y defensa de GRYTVIKEN</u>

La intervención de la Infantería de Marina en esta operación se redujo a proporcionar una fracción de tropas que posteriormente habría de capturar GRYTVIKEN, no teniendo parte en la resolución, planificación ni preparación anterior de la operación.

1.2.1. La conformación y alistamiento de la fracción de I.M. se hizo fundamentalmente en base a la capacidad de transporte del buque donde debía embarcar, no conociendo el Jefe designado su misión ni, por lo tanto, el tipo de combate a realizar. La única medida fuera de lo normal consistió en que la jerarquía del Jefe excedía en mucho lo que correspondía para la magnitud de la fuerza que comandaba.

1.2.2. Durante la navegación y próximo al objetivo, se impartieron las órdenes correspondientes. Del análisis de los informes resulta que la operación de desembarco y captura, aún con la interferencia del fuego enemigo,

se realizó correctamente, con un buen desempeño del Jefe, que en un momento dado quedó enfrentando la Guarnición británica de 22 hombres con sólo los 12 que lo habían acompañado en su viaje de helicóptero.
El helicóptero, al realizar el segundo viaje fue derribado cayendo en un lugar alejado del lugar de desembarco anterior, con muertos y heridos a bordo. El 2do Jefe de la fracción actuó correctamente, pues empuñó la única ametralladora disponible y con ella hizo fuego sobre la fuerza británica, la que poco después se rindió.

1.2.3. Luego de la captura, las medidas defensivas adoptadas no parecen objetables en vista de la magnitud de la fuerza, del terreno y de la situación.
Mientras tanto, se decidió enviar un reducido refuerzo, consistente básicamente en un Capitán de Corbeta I.M., algunos Oficiales, algunas armas y personal técnico o de servicios. La magnitud de este refuerzo estuvo limitada por la capacidad del Submarino que los transportó. El Capitán de Corbeta I.M. recibió directivas generales sobre el comportamiento a seguir impartidas por el señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, las que cumplió cuando las fuerzas británicas atacaron la guarnición argentina.

1.2.4. La situación vivida por la fuerza argentina en GRYTVIKEN el día del ataque fue muy particular, pues debió enfrentar a fuerzas muy superiores, que hacían fuego desde distancias que excedían el alcance de las armas propias. La decisión de rendirse luego de intentar sin éxito, repeler la acción del enemigo, aparece dentro del espíritu de las decisiones del Comité Militar, transmitidas por el señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.

1.2.5. En estas acciones se han producido hechos de coraje que han quedado ocultados por el resultado desfavorable de la operación.
Asimismo, es una operación que debe analizarse en un marco mucho más amplio que el de la reducida fracción de I.M. que protagonizó la rendición.

1.3. <u>Desplazamiento de Fuerzas de Infantería de Marina a ISLAS MALVINAS luego del 2-IV-82.</u>

1.3.1. En la planificiación previa a la operación del 2 de abril no se contemplaba otra intervención de la I.M. que no fuera una reducida dotación para seguridad local del Apostadero Naval.
No obstante, el día 3-IV-82 el señor Comandante del Teatro de Operaciones MALVINAS formuló al señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES un requerimiento de refuerzos, que en los días posteriores se concretó en un BATALLON DE I.M. reforzado con una Ba de Artillería de Campaña, un Batallón Antiaéreo y una Compañia de Ingenieros Anfibios.

Posteriormente, y ya en funciones el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur se determinó la necesidad de enviar a MALVINAS un Comando para hacerse cargo de la totalidad de las fuerzas de I.M. en las Islas, proporcionar un refuerzo a la defensa antiaérea del Batallón de I.M. y de las otras Unidades de I.M. destacadas, un elemento para realizar los servicios de apoyo de combate necesarios, y otros elementos menores.

1.3.2. Simultáneamente con la situación que se vivía en las Islas MALVINAS era necesario adoptar previsiones para el caso de que se produjera un problema en IGTF, Teatro que es de responsabilidad de la ARMADA. Por ese motivo el señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, en su doble carácter de Comandante del TOAS y Comandante del ANEA dispuso el traslado a IGTF de refuerzos sustanciales, que estuvieran en condiciones de ser desplazados a Malvinas si fuera necesario, o que actuaran en la IGTF ante un ataque.

1.3.3. El BATALLON DE I.M. N°5 era la Unidad con mejor adiestramiento, equipo y aclimatación para actuar en zona fría, por lo que se decidió que éste debía ser el Batallón a destacar a Malvinas. Esta decisión fue en su momento objetada por diversas razones. Estimo que los hechos posteriores demostraron que era correcta. La falencia que se presentaba al abandonar el BATALLON DE I.M. N°5 la IGTF fue cubierta con el desplazamiento simultáneo del BIM3 y BIM4 a RIO GRANDE, lo que permitía también iniciar para ellos un proceso de aclimatación y adiestramiento intensivo, por la eventual posibilidad de desplazarlos a Malvinas. Poco más adelante, se consideró que resultaba conveniente desplazar la Brigada de I.M. N°1 a RIO GRANDE con el objeto de que el personal se aclimatara y adiestrara en un terreno similar al de Malvinas, para estar en condiciones de llevarlo a ese Teatro si fuera necesario.

1.3.4. Por los motivos anteriores, se adoptó el criterio de aclimatar a todas las Unidades de I.M. en RIO GRANDE, como paso previo a su eventual desplazamiento a Malvinas. Esto permitía además a las Unidades detectar detalles y fallas que en la IGTF eran posibles de subsanar y que en Malvinas hubieran constituido un serio problema.
La idea fundamental era la de tener toda la I.M. lo más próxima a los dos posibles lugares de empleo: Malvinas en primer lugar e IGTF para el caso de complicarse la situación con CHILE, lo que resultaba posible en virtud de algunos indicios.

1.3.5. En definitiva, en la segunda mitad de abril, la Infantería de Marina estaba desplazada según el Agregado N°3.

1.3.6. El despliegue adoptado permitía un empleo inmediato de la I.M. en IGTF si se producía un problema con CHILE o se registraba un ataque británico a IGTF, a la vez que mantenía las fuerzas en condiciones de desplazarse a Malvinas con mínimo aviso y demora, asegurando además una aclimatación satisfactoria. A la vez, se adiestraba a los Conscriptos que eventualmente pudieran llegar a configurar los BIM6 y 7 si las operaciones se prolongaban o se ampliaba el conflicto.

1.3.7. El esfuerzo logístico para sostener las fuerzas destacadas fue intenso y mostró una eficiencia sumamente aceptable.
En particular la fuerza en Malvinas contó con elementos de Clase I que fueron suficientes para las necesidades de todas las Unidades destacadas. De seguir las hostilidades hubieran alcanzado hasta fines de julio, a pesar de que en muchas oportunidades hubo que dar de comer a personal del Ejército.
El equipo de Clase II fue suficiente, y a lo largo de las operaciones se lo completó con elementos para reponer lo que se mojó o quedó fuera de servicio o se desgastó por el uso.
En Clase III los problemas se derivaron de que la administración de estos items la hizo el Ejército. No obstante, algunas previsiones adecuadas permitieron salvar los inconvenientes.
En Clase IV no hubo carencias por fallas, sino por haberse decidido que algunos elementos de equipo especial no se llevaran.
En Clase V no hubo carencias, a pesar de comprobarse que los consumos registrados fueron muy superiores a los que contemplan nuestras tablas de planeamiento.

1.3.8. Debido a que inicialmente no estaba prevista la intervención de la I.M. en las operaciones de defensa de Malvinas, el apoyo logístico debió ser organizado y montado con muy poco tiempo. A pesar de ello, se resolvieron todos los problemas, la mayoría a través de los canales normales y con recursos normales y existentes en los depósitos de la ARMADA. Algunos otros problemas, que aparecieron como consecuencia de las características del Teatro o de la modalidad de combate del enemigo, se resolvieron con gran agilidad e iniciativa, llegando a las tropas, en términos generales, todo lo que se necesitaba y al lugar donde se lo requería. En ciertos casos se debió improvisar una solución para algunos problemas que se vislumbró se presentarían. Tal el del bidón para filtrar y purificar 20 litros de agua, lo que permitió que en las posiciones de primera línea, aún en aquellas ubicadas en lugares más altos o más inaccesibles, se contara siempre con agua potable. Otro ejemplo es el uso de tela plástica para cubrir las paredes de las obras a construir en un terreno que siendo muy húmedo, hubiera provocado la inundación de las mismas. Si bien esto no fue una solución perfecta, sirvió para aliviar sensiblemente el problema.

1.3.9. Las tropas destacadas en Malvinas no han sufrido carencias graves o prolongadas de ningún item o servicio.

1.3.10. En el aspecto de la organización operativa, se apreció que había una debilidad derivada de la carencia de armas antiaéreas y otras aptas para enfrentar la modalidad del uso intensivo de helitransportes que podía hacer el enemigo en la retaguardia de las fuerzas propias. Esto se aplicaba particularmente al BIM5, que estaba demasiado alejado del sistema de defensa antiaérea y a cuya retaguardia había un sector cubierto por una Unidad del Ejército. Para resolver este problema se organizó

una Compañia de Ametralladoras 12,7 mm con afuste antiaéreo (27 ametralladoras) a las que se equipó con visores nocturnos. La idea general que se expresó a la conducción en Malvinas era la de utilización reunida bajo el control centralizado del Jefe de Compañía. Por razones derivadas de la circunstancia que se vivío en el Teatro, y que no se juzgan en este documento, esta Compañía se disgregó dejando una Sección para apoyo del BIM5, una Sección para apoyo del RI3 (E.A.) y otra Sección para apoyo del RI 25 (E.A.).
Se conocía la capacidad del enemigo para realizar acciones nocturnas en lugares no ocupados por la defensa tales como playas, o para realizar infiltraciones en el propio dispositivo. Para tener un elemento más que pudiera ayudar en ese sentido, se destacó una Sección de perros de guerra con la idea de que sirvieran para vigilar y patrullar sectores especialmente vulnerables.
El uso que se dió a estos perros de guerra fue distinto, destinandolos fundamentalmente a la seguridad de las instalaciones en PUERTO ARGENTINO.
En un momento dado, la Aviación Naval decidió operar en Isla BORBON un aeródromo de tierra como alternativa para PUERTO ARGENTINO, solicitando una Sección de I.M. para su seguridad. Se estimó que una Sección era una fuerza muy reducida si se tenía en cuenta el desgaste que significaría proteger un objetivo relativamente grande, en forma continua y en condiciones meteorológicas penosas según era de esperar; por ese motivo se decidió que se destacara a Malvinas una Compañía del BIM3, que ya había tenido en RIO GRANDE un razonable período de aclimatación. Por decisión de la autoridad de Malvinas, no se destacó a Isla BORBON la totalidad de la Compañía, quedando algo más de una Sección en PUERTO ARGENTINO.
En este aeródromo se registró posteriormente un ataque inglés que logró destruir los aviones que se encontraban allí estacionados.
Como no se tenía una idea muy clara de las misiones que el Comando de Malvinas podría asignar a la Compañía de Ingenieros, se dispuso el envío en el BAHIA BUEN SUCESO de la mayor cantidad de material apto para construir obstáculos que se pudiera embarcar. Esto permitió que durante el período inicial se pudiera proveer a las Unidades de ingenieros del Ejército de material que ellos no habían llevado.
Debido a la mala transitabilidad del terreno se adoptó la decisión de destacar pocos vehículos pesados, destinados fundamentalmente a desplazar cargas dentro de la ciudad y sobre los dos caminos. Esta decisión, muy criticada en su momento, se evidenció rezonable ya que los vehículos no se pudieron usar fuera de las calles y caminos. El haber mandado un número mayor no hubiera solucionado ningún problema operativo y sí aumentado el botín inglés.
A lo largo de toda la campaña, y mientras lo permitieron los vuelos a las Islas, se destacó semanalmente un Jefe del COMANDO DE LA I.M. a efectos de tener una información actualizada y una vivencia clara de lo que ocurría y de las necesidades de las Unidades de I.M. destacadas.

1.4. Período del Combate en MALVINAS

1.4.1. No se analizará aquí el detalle de la acción de cada Unidad, sino su actuación general, lo que también se consigna en Agregado N°4.

1.4.2. Comando de la Agrupación de I.M. MALVINAS: Si bien no tuvo Comando Operativo de Unidades, ni responsabilidad por la ejecución de operaciones, su acción fue valiosa porque permitió controlar la situación logística de las Unidades de I.M. y respaldar a los Comandantes cuando fue necesario.
Fue el elemento de coordinación de la ARMADA para resolver los problemas de las Unidades de I.M. en Malvinas.

1.4.3. BIM5: Destacado a Malvinas solo con sus elementos de combate, su actuación fue sobresaliente durante la última fase de la defensa.

1.4.4. BIAA: El material del BATALLON ANTIAEREO no era el más moderno, por lo que acusó grandes limitaciones cuando las condiciones de visibilidad no eran buenas.
Su acción se hizo sentir en la organización y coordinación del sistema de defensa antiaérea.

1.4.5. CKIA: La COMPAÑIA DE INGENIEROS ANFIBIOS actuó en su función específica, ayudó a las Unidades del Ejército y luego combatió como Infantería. Si se tiene en cuenta la corta existencia de esta Unidad, su desempeño no sólo igual, sino superior a las Unidades similares del Ejército Argentino, constituye un orgullo para la I.M. y la ARMADA.

1.4.6. La Batería de Artillería de Campaña (Ob 105mm) tuvo un desempeño brillante, no solo por su comportamiento en apoyo directo del BIM5 sino por haber contribuido su personal a otras tareas: Operación del Exocet superficie-superficie utilizado, y por haber desarrollado un procedimiento para ejecutar tiro con artillería de campaña contra blancos navales, a ser aplicado por la artillería del Ejército.
Respecto a esto último, cabe hacer una referencia que muestra el espíritu con que actuó el personal de la Armada: Ante la decisión de usar artillería de campaña del Ejército para repelar el bombardeo naval de los buques ingleses, cosa que técnicamente no estaba en condiciones de hacer, aparece en tres lugares de la Armada la inquietud de resolver el problema con los medios disponibles: en la Batería de I.M. Malvinas, en el Batallón de Artillería de Campaña que estaba en RIO GRANDE y en el COIM. En los tres lugares se llega a una misma solución, que es la que se aplica, pero siendo afectado el resultado por la incomprensión de algunos niveles superiores del E.A.

1.4.7. Ca Amet. 12,7 mm del BICO: Esta Compañía, organizada expresamente para esta operación con el personal de la Ca Policía Militar del BICO, se embarca hacía Malvinas cinco días después de adoptarse la decisión, luego de reunir y preparar el material y de hacer instrucción y práctica de tiro con las dotaciones. Su comportamiento en el combate, a pesar de no habersele asignado las tareas para la que fue concebida, fue excepcionalmente valerosa y eficaz. Sufrió proporcionalmente muchas bajas debido a su elevado espíritu de combate.

1.4.8. Ca del BIM3 destacada para actuar en Isla BORBON: Si bien no pudo cumplir su misión, ello en parte es atribuible a su forma de empleo, lo que no le es achacable.

1.4.9. Sección del BIM2: Destinada inicialmente a dar seguridad a las instalaciones del Apostadero Naval, tuvo una destacada actuación durante el combate.

1.4.10. Servicio para Apoyo de Combate: Cumplieron acabadamente su función, con verdadero esfuerzo y abnegación, a pesar de su dotación reducida y de no contar con los medios deseables. Tuvieron que atender muchos problemas de Unidades del Ejército y proveer en las posiciones numerosos elementos.

1.4.11. Destacamento del BICI: Este personal del BATALLON DE COMUNICACIONES cumplió una destacada actuación facilitando el apoyo y la coordinación de los fuegos de artillería que apoyaban a la infantería, no solo del BIM5 sino de todo el frente.

1.4.12. COIM: El Comando de la I.M., desde BNPB actuó ante el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES como un órgano del Estado Mayor Especial, formulando estudios, apreciaciones y presentando proposiciones o formulando planes en previsión de posibles eventualidades (Agregado N°5) Asimismo se hizo cargo de la organización de las Unidades de I.M., su equipamiento y coordinación del apoyo logístico.

1.5. Acciones de la I.M. en IGTF y RIO GALLEGOS

1.5.1. Las Unidades destacadas en IGTF desarrollaron una intensa tarea de adiestramiento y aclimatación. Asimismo, contribuyeron a la seguridad de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE con tropas y con la instalación de campos minados y sirvieron como disuasivo para una eventual acción chilena.

1.5.2. La Brigada de I.M. N°1 estuvo en condiciones de ser llevada a Malvinas, cuando se ordenara, habiéndose organizado su transporte en tal forma de que cada grupo a transportar por avión llevara munición para 15 días y víveres para 30 días.

1.5.3. Desde la primera semana de junio se comenzó a planificar la acción de la AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS y la AGRUPACION DE BUZOS TACTICOS, previéndose su traslado hasta las proximidades de PUERTO FOX y luego a DARWIN para actuar sobre la retaguardia del enemigo. Esta Acción, ya coordinada no se pudo concretar por haberse registrado la rendición el día 14-VI.

1.5.4. Desde RIO GRANDE se organizó el apoyo logístico que se llevó a las Islas MALVINAS por avión, una vez que el bloqueo naval hizo imposible el uso de buques. Esta tarea configuró un extraordinario y silencioso esfuerzo para hacer llegar a las fuerzas destacadas todos los requerimientos formulados.

1.6. Conclusiones

1.6.1. Aún cuando no se haya finalizado el estudio de las operaciones realizadas, es posible adelantar algunas conclusiones que seguramente son válidas y no habrán de sufrir modificaciones.

1.6.1.1. Se debe mejorar el adiestramiento físico del personal de la I.M.

1.6.1.2. Se debe mejorar e intensificar el adiestramiento nocturno.

1.6.1.3. Es necesario tener capacitado y adiestrado como personal de Comandos a una mayor cantidad de lo actualmente disponible.

1.6.1.4. Es necesario capacitar mejor a los cuadros de Oficiales y de Suboficiales en la legislación y usos de la guerra.

1.6.1.5. Es necesario establecer un sistema de actualización tecnológica y táctica del personal que sea permanente. La falta de cursos en el exterior puede ser una de las causas de cierto grado de estancamiento en relación a los países más adelantados.

1.6.1.6. Es necesario mejorar algunos aspectos del equipo y armamento disponible, el que en general es bueno. El adiestramiento y las ejercitaciones deben hacerse en condiciones similares a las del terreno o combate que se espera encontrar, para ponerlos a prueba hasta su límite.

1.6.1.7. Necesidad de estructurar todas las Unidades en forma de que tengan mayor dosificación de armas antiaéreas y antitanques aptas para el uso individual o de dotaciones reducidas.

1.6.1.8. Se ha evidenciado la necesidad de tener unidades aclimatadas y equipadas para actuar en teatros de condiciones extremas.

1.6.1.9. La I.M. ha evidenciado gran capacidad para organizar y reorganizar unidades de acuerdo con las necesidades particulares de la operación que se está ejecutando.

1.6.1.10. Se ha evidenciado una buena capacidad para planificar operaciones, aún con poca información y en plazos breves. Se estima que esta puede ser una situación a esperar con frecuencia frente a nuestros probables enemigos.

1.6.1.11. Se evidenció la capacidad de la I.M. para montar operaciones con poco aviso.

1.6.1.12. Se ha evidenciado una buena capacidad para arbitrar soluciones operativas y logísticas ante situaciones no comunes.

1.6.1.13. Se ha evidenciado buena capacidad para planificar y ejecutar operaciones en forma flexible, incluyendo alteraciones en los planes.

1.6.1.14. Se evidenció la necesidad de volver a tener en todas las Unidades el sistema de incorporación bimestral.

1.6.1.15. Se puso de manifiesto una buena capacidad de integración de esfuerzos con determinadas fracciones de nivel menor del Ejército.

1.6.1.16. Es evidente que debe lograrse una mayor integración operativa con el Ejército y la Fuerza Aérea para el combate conjunto.

1.6.1.17. Es necesario revisar los procedimientos de apoyo aéreo cercano y fuego naval de apoyo desarrollados en la ARMADA, a efectos de resolver los problemas derivados de las armas antiaéreas con que cuenta la infantería y los medios modernos para la corrección del fuego de artillería.

1.6.1.18. La ARMADA mostró un buen nivel de adiestramiento en los primeros meses del año. La pérdida de nivel es atribuible fundamentalmente a los excesivos pases que se registran todos los años.

1.6.1.19. Se evidenció la necesidad de tener constantemente en condiciones de uso la totalidad del material y armamento disponible.

1.6.1.20. Se evidenció la necesidad de tener depósitos y medios logísticos alistados para operar de inmediato. El hecho de que estuvieran disponibles, permitió el buen abastecimiento.

1.6.1.21. Otras conclusiones surgirán del estudio detallado de las operaciones realizadas.

1.6.2. Primeras medidas adoptadas

1.6.2.1. Con el objeto de comenzar a corregir los aspectos susceptibles de mejorar se han adoptado las siguientes medidas:

1.6.2.2. Se implantó la obligatoriedad del adiestramiento físico para todo el personal de I.M. que revista en el COIM. Se estableció un nuevo sistema de pruebas físicas más sencillo que el anterior.

1.6.2.3. Se ha ordenado una intensificación del adiestramiento nocturno.

1.6.2.4. Se ha propuesto y el señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES lo ha aceptado, la realización de cursos de Comandos para los Guardiamarinas y Cabos Segundos, que se ejecutarán inmediatamente al egresar y al pasar a su segundo año, en el verano. No originan un gasto extraordinario y a breve plazo la I.M. podrá contar con un número considerable de personal capacitado como Comandos, siempre que después mantengan su capacitación.

1.6.2.5. Se han redistribuido las tandas de Conscriptos para que en todas las Unidades de I.M. se realice la incorporación bimestral. El 30 de agosto deben finalizarse los pases correspondientes.

1.6.2.6. Luego de finalizadas las operaciones se redistribuyó el armamento en tal forma de recomponer el poder de fuego de las Unidades que perdieron su material en Malvinas. Fundamentalmente esto se aplica al BIM5, que ha recibido ya, practicamente una cantidad de armamento que lo coloca en la aptitud operativa que tenía antes del 2 de abril de 1982.

1.6.2.7. Los aspectos señalados en los restantes puntos del párrafo 1.6.1. se están analizando para instrumentar su solución antes de fin de año.

A G R E G A D O N° 1

MENSAJE DEL COMANDANTE A LA FUERZA DE DESEMBARCO

HABLA EL ALMIRANTE BUSSER:

"SOY EL COMANDANTE DE LA FUERZA DE DESEMBARCO, INTEGRADA POR LOS EFECTIVOS DE LA INFANTERIA DE MARINA y del EJERCITO ARGENTINO EMBARCADOS EN ESTE BUQUE, DE ALGUNAS FRACCIONES A BORDO DEL DESTRUCTOR SANTISIMA TRINIDAD Y DEL ROMPEHIELOS ALMIRANTE IRIZAR Y DE LOS BUZOS TACTICOS EMBARCADOS EN EL SUBMARINO SANTA FE."

"NUESTRA MISION ES LA DE DESEMBARCAR EN LAS ISLAS MALVINAS Y DESALOJAR A LAS FUERZAS MILITARES Y A LAS AUTORIDADES BRITANICAS QUE SE ENCUENTRAN EN ELLAS. ¡ESO ES LO QUE VAMOS A HACER¡"

"EL DESTINO HA QUERIDO QUE SEAMOS NOSOTROS LOS ENCARGADOS DE REPARAR ESTOS CASI 150 AÑOS DE USURPACION"

"EN ESAS ISLAS VAMOS A ENCONTRAR UNA POBLACION CON LA QUE DEBEMOS TENER UN TRATO ESPECIAL. SON HABITANTES DEL TERRITORIO ARGENTINO Y POR LO TANTO, DEBEN SER TRATADOS COMO LO SON TODOS LOS QUE VIVEN EN LA ARGENTINA."

"USTEDES DEBERAN RESPETAR ESTRICTAMENTE LA PROPIEDAD Y LA INTEGRIDAD DE TODAS LAS PERSONAS. NO ENTRARAN A NINGUNA RESIDENCIA PRIVADA SI NO ES NECESARIO POR RAZONES DEL COMBATE. RESPETARAN A LAS MUJERES, A LOS NIÑOS, A LOS ANCIANOS Y A LOS HOMBRES."

"SERAN DUROS CON EL ENEMIGO, PERO CORTESES, RESPETUOSOS Y AMABLES CON LA POBLACION DE NUESTRO TERRITORIO, A LOS QUE DEBEMOS PROTEGER."

"SI ALGUIEN INCURRE EN VIOLACION, ROBO O PILLAJE, LE APLICARE EN FORMA INMEDIATA LA PENA MAXIMA."

"Y AHORA, CON LA AUTORIZACION DEL SEÑOR COMANDANTE DEL GRUPO DE TRANSPORTE, QUIERO EXPRESAR QUE LO QUE HAGA LA FUERZA DE DESEMBARCO, SERA EL RESULTADO DE LA BRILLANTE TAREA QUE LOS INTEGRANTES DE ESE GRUPO YA HAN REALIZADO."

"GRACIAS POR TRAERNOS HASTA ACA Y GRACIAS POR PONERNOS MAÑANA EN LA PLAYA."

"NO DUDO QUE EL CORAJE, EL HONOR Y LA CAPACITACION DE TODOS USTEDES NOS DARA LA VICTORIA."

"DURANTE MUCHO TIEMPO HEMOS ESTADO ADIESTRANDO NUESTROS MUSCULOS Y PREPARANDO NUESTRAS MENTES Y NUESTROS CORAZONES PARA EL MOMENTO SUPREMO DE ENFRENTAR AL ENEMIGO. ¡ESE MOMENTO HA LLEGADO¡."

"MAÑANA USTEDES SERAN LOS VENCEDORES. MAÑANA MOSTRAREMOS AL MUNDO UNA FUERZA ARGENTINA VALEROSA EN LA GUERRA Y GENEROSA EN LA VICTORIA."

"QUE DIOS NOS PROTEJA"

"AHORA DIRAN CONMIGO: ¡VIVA LA PATRIA¡.

EN NAVEGACION, Ø1 de abril de 1982.-

CARLOS ALBERTO BUSSER
Contraalmirante de I.M.
Cte. F.D.

A G R E G A D O N° 2

ORDEN N°01/82"R" DEL SEÑOR COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA.

OBJETO: R/ Mensaje al personal.

EJECUTIVA PARA: TODAS LAS UNIDADES DEL COMPONENTE.

Una vez cumplida por las fuerzas de la Armada la misión de desalojar a las Fuerzas militares y autoridades británicas de las Islas Malvinas, me dirijo al personal de la Infantería de Marina, a efectos de puntualizar el alcance de la operación realizada y las obligaciones que la ejecución de la misma nos impone para el futuro.

En las acciones desarrolladas por la INFANTERIA DE MARINA no hubo ni protagonistas ni héroes. Los únicos héroes son nuestros muertos. Sencillamente todos han cumplido con su deber. Los que estuvieron en las acciones, cumpliendo su tarea tal como se les impuso y como se esperaba que lo hicieran. Los que quedaron en nuestras bases y establecimientos de la Armada, a través de su trabajo silencioso y constante, que permite que nuestras Unidades en combate sean eficaces y estén siempre alistadas.

La operación que se acaba de ejecutar es no solo el resultado de una tarea bien cumplida por un grupo determinado de hombres, sino que es también el resultado de los muchos años de esfuerzos, realizados por los muchos Infantes de Marina que han pasado por nuestras filas. Y este buen resultado ha sido posible además gracias al esfuerzo silencioso de aquel personal que en las tareas de preparación del material, de alistamiento de las Unidades, de mejoramiento de nuestras técnicas y de otras tareas auxiliares, nos ha permitido ir al combate en las mejores condiciones que era posible concebir.

Por ese motivo, cuando algunos Infantes de Marina cumplían en las Islas Malvinas su misión en tierra, con ellos no estaba solamente el aspecto militar de la Infantería de Marina, estaba toda la gran familia naval, que con su trabajo tesonero y esforzado, permitió que llegaran al combate con toda su potencia.

También estaban en tierra todos los integrantes de la Flota de Mar y de la Aviación Naval, que en un alarde de capacidad técnica y de coraje habían puesto a la Fuerza de Desembarco en las playas correspondientes, después de haberla transportado desde los puntos de embarque y haber protegido la travesía.

Lo dicho hasta aquí se refiere a lo que ya se ejecutó. El futuro nos exige mantener lo que se ha alcanzado. A partir de ahora tenemos un compromiso más con la Patria, que es el de asegurar que en esas Islas siga ondeando la Bandera Nacional por los siglos de los siglos. Para lograrlo el camino es sencillo y conocido, es el del esfuerzo y la abnegación; es seguir templando el músculo y seguir perfeccionando nuestras mentes, para que el dominio de las armas y la fortaleza con la que las empleemos, sea la garantía que el país reclama de nuestro Cuerpo.

Invoquemos la protección de Dios, para que en su infinita bondad, nos permita seguir cumpliendo siempre con nuestro deber.

BATERIAS, 15 de abril de 1982.

CARLOS ALBERTO BUSSER
Contraalmirante de I.M.
Comandante de la Infantería de Marina

A G R E G A D O N° 3

DESPLIEGUE DE LA INFANTERIA DE MARINA A PARTIR DE LA SEGUNDA MITAD DE ABRIL

- En MALVINAS (Total 1660 hombres)

  - Comando de Agrupación
  - BIM5 (-)
  - BIAA
  - CKIA (Ref. Con personal de APCA)
  - SPAC (de BNIM)
  - Sec Tir del BIM2
  - Ca Amet 12,7 del BICO (27 Amet)
  - Ba Obús 105 del BIAC
  - Ca del BIM3
  - Sección Perros de Guerra (18 perros)
  - Destacamento del BIC1 (3 CAA)
  - 2 Gpos BANTAM

- En GRYTVIKEN (Total 36 + 17 hombres)

  - 1 Sec Tir BIM1 Ref.

- En IGTF (Total 3587)

  - FUERZA DE I.M. N° 1, a saber:
    - Cdo FAI1
    - BIM3 (-)
    - BIM4 (-)
    - BICL (-)
    - BIM5 (Menos Ba Ob 105 y Agrup Serv)

  - BRIGADA DE I.M. N° 1, a saber:
    - Cdo BRN1
    - BIM1 (-)
    - BIM2 (-)
    - BICO (-)
    - BIAC (-)
    - BIAL (-)
    - BIVH (-)
    - BIC1 (-)
    - Sec Tir BNIM
    - Sec Tir FAPA

- En RIO GALLEGOS (Total 520 hombres)

  - Cdo FAI1 (-)
  - BICL (-)
  - APCA (-)

- En TRELEW (Total 23 hombres)

  - BIM4 (-)

- <u>En BATERIAS (Total 704 hombres)</u>

  - Cdo BRN1
  - BIM1 (-)
  - BIM2 (-)
  - BIAC (-)
  - BICO (-)
  - BIAL (-)

- <u>En FAPA (Total 513 hombres)</u>

  - Cdo FAPA
  - BIVH (-)
  - BIC1 (-)
  - APSC

- <u>En BNIM (Total 879 hombres)</u>

  - BNIM (-)

- <u>En CIFIM (Total 1345 hombres)</u>

  - Personal destacado en comisión al BATALLLON DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD DE LA BASE NAVAL PUERTO BELGRANO y a la ESSI a efectos de iniciar el adiestramiento de los Batallones de I.M. N° 6 y 7 por si era necesario utilizarlos.

CARLOS ALBERTO BUSSER
Contraalmirante de I.M.
Comandante de la Infantería de Marina

A G R E G A D O N° 4

ORDEN DEL COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA N°02/82"E".-

OBJETO: R/Mensaje al personal

EJECUTIVA: PARA TODAS LAS UNIDADES DEL COMPONENTE

La acción militar realizada con éxito el 2 de abril abrió un período donde se puso a prueba la [illegible] dad de las FF.AA. Argentinas. Solo he de referirme a la Infantería de Marina

La batalla de Puerto Argentino se perdió. En ella intervinieron algunas Unidades de I.M.. Nuestros hombres están regresando a sus cuarteles. Ha llegado el momento de analizar con toda seriedad y sentido de responsabilidad el comportamiento de las Unidades para extraer las conclusiones correspondientes. Esta tarea no será breve, pero ya ha sido encarada.

No obstante, ahora mismo tenemos la tranquilidad de saber que todos los Infantes de Marina combatieron con valor y con honor. Todos ellos fueron dignos de la tradición y de la historia de la Armada.

El Batallón de I.M. N°5 combatió en el centro del dispositivo de defensa; su posición no fue sometida, se replegó en cumplimiento de una órden, destruyó el material que no podía retirar, contraatacó enconadamente, devolvió el fuego del enemigo con fuego, y a ello es atribuible las pocas bajas que sufrió. La tropa enemiga nombra a este BIM5 con respeto y admiración.

El Batallón Antiaéreo cumplió [illegible] mente su tarea, tanto en la zona del Aeropuerto como en [illegible] des de la población. Cuando cesó el combate, destruyó su material.

La Compañía de Ingenieros Anfibios construyó obstáculos en las playas y delante de la posición, instaló compos minados, preparó voladuras, construyó obras y refugios y en los últimos tramos del combate, se integró como una fracción de infantería más. Una parte de su personal aún está prisionero, empleado por el enemigo en la tarea de levantar los campos minados.

La Compañía de Ametralladoras de 12,7 conformó un elemento sustancial en la defensa local de las tropas contra los aviones y helicópteros enemigos. Su eficacia queda evidenciada por haberse convertido en uno de los blancos más buscados por el adversario. El hecho de ser la unidad con mayor porcentaje de bajas producidas combatiendo al enemigo, así lo [illegible].

La Batería de Artillería de Campaña luego de un fuego continuo y eficaz llegó al fin del combate con la totalidad de su material inutilizado por el uso continuado del mismo. También esta fracción supo del reconocimiento que la tropa enemiga hizo de su eficacia.

Las fracciones destacadas por los batallones de I.M. N°2 y 3 se integraron a otras unidades de la defensa y en todos los casos su actuación fue destacada.

Los grupos de Infantes de Marina que se infiltraron detrás de las líneas enemigas causaron daños sustanciales en su logística.

Los Servicios para apoyo de combate que operaron en Puerto Argentino merecen una mención especial. La ímproba tarea de poner orden en la acción logística y de hacer llegar a cada unidad todos sus abastecimientos fue cumplida en forma intachable.

Mientras nuestros Infantes de Marina estuvieron en Puerto Argentino recibieron una corriente sostenida y suficiente de abastecimientos llevados, entre otros, por los buques y aviones de la Armada.Sus necesidades de alimentos, equipos especiales, ropa, armas y municiones se vieron siempre satisfechas. El esfuerzo logístico ha sido abundante y eficaz. Los que intervinieron en esa tarea, fueran civiles o militares, han hecho un despliegue de actividad, de previsiones y de inventiva que obliga al reconocimiento más enfático. Nuestros heridos son atendidos no solo con eficiencia sino con un profundo cariño. El resultado está a la vista. Nuestros soldados regresan del combate derrotados pero con la seguridad de haber cumplido en forma integral con su deber, sin reproches hacia nadie y con la frente alta y la moral y la voluntad intactas.

La Infantería de Marina está formada en su inmensa mayoría por hombres jóvenes, sean conscriptos, cabos, suboficiales u oficiales. En ese caracter me dirijo a ustedes en este momento.

Los día que vienen serán difíciles. Todos aquellos que en los primeros momentos y luego del éxito inicial elogiaron la acción de las FF.AA. y se plegaron a la algarabía general, sin comprender la gravedad de la situación que se vivía, comenzarán a formular cargos y preguntas que omitieron en su momento. Veremos el espectáculo de personas que pretenderán convertir la derrota militar del país en su victoria personal o política.

Con la derrota aparecerán los reproches y las recriminaciones. Deben ustedes hacerse fuertes y no aceptar esa actitud. Deben comprender que la acción militar en las Islas Malvinas constituyó el elemento aglutinante de la voluntad nacional más importante de este siglo. No permitan que ese espíritu se malogre en el marco de desorientación y superficialidad que ya parece amenazarnos.

Los que integran los cuadros permanentes de la Armada sigan esforzándose como hasta ahora para lograr el perfeccionamiento de la Infantería de Marina, a fin de que ella siga siendo el cuerpo que está siempre listo a combatir donde sea necesario, operando los medios de combate más modernos y contundentes.

...///3

Los conscriptos, que en el futuro se reintegrarán a la civilidad, piensen que por el resto de su vida podrán decir con orgullo que defendieron las Islas Malvinas contra el invasor inglés, y que cuando esas islas se reintegren a la soberanía nacional, tendrán la íntima convicción de haber contribuído a ello. Inculquen en sus hijos ese espíritu, para que jamás ceda nuestra determinación nacional.

Recuerden siempre que importaba la victoria y que no se logró. Pero tan importante como ello, era la forma de combatir y de defender esas islas. Todos los Infantes de Marina que combatieron en las Islas Malvinas saben que lo hicieron bién y con honor.

Quiero recordar lo que expresé en mi Orden N°01/82 "R":

"Invoquemos la protección de Dios, para que en su infinita bondad nos permita seguir cumpliendo siempre con nuestro deber"

BATERIAS, 27 de junio de 1982.



Conste que la presente es fotocopia del ORIGINAL



JORGE ANDRES RETO
TENIENTE DE NAVIO DE I.M.
Ayte. N-

3. Flota de Mar

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

COMANDO DE LA FLOTA DE MAR

SECRETO

ES COPIA

INFORME

OPERACIONES ATLANTICO SUR

CARPETA Nº: 1

COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREA 79



-1982-

SECRETO



COMANDO DE LA FLOTA DE MAR

INFORME

REFERENCIA: Mensaje Naval GFH-0-151727 FM: JEMAYOAR

1. HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES INDICANDO PLANES U ORDENES RECIBIDAS, DESICIONES TOMADAS Y ORDENES IMPARTIDAS.-

Al recibirse el 120800 APR el Plan Esquemático Nº 1/82"S" del Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, se emitió y puso en ejecución el 122300 APR el Plan de Operaciones Nº 02"S"/82 de la Fuerza de Tareas 79, Nº de Referencia SLA-05, contribuyente al Plan Esquemático Nº 1/82"S" de COATLANSUR.

1.1. La FUERTAR 79 inicia sus operaciones zarpando escalonadamente de la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO a partir del día 15 de abril, completando esta tarea el día 17 de abril por la noche. Como esta indicado en el párrafo Organización del SLA-05 se conformaron 3 grupos de tareas los que se desplazan hacia las respectivas áreas de operaciones ordenadas, realizando ejercitaciones de conducción, ataques con misiles, PAYD diurno y nocturno, guerra Electrónica, reaprovisionamiento, Defensa AA, etc.- Cada Comandante de G.T. emitió sus instrucciones de detalle para su grupo, en base a lo ordenado en el item 5 del anexo "C" - INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LAS ARMAS del Plan de la FUERTAR 79.

1.2. 18 APR

Se establecen nuevas áreas de operaciones para uso futuro, con el concepto de la adopción de PRF para el cumplimiento de la Misión (GFH P-181230).

G.T.79.1 - A partir 0800 hs. V-2 completa incorporación del Grupo Aeronaval Embarcado (8 A4Q, 4 S2E, 3 AIØ3 y 2 H-3).
Se realizan PAYD diurno para recalificación pilotos A4Q. Se efectuaron 12 enganches.
Se ordena a DIVICOR reabastecerse día 19 APR de "CAMPO DURAN" (GFH 181233 CFT 79).

G.T.79.2 - En área asignada realizando ejercitaciones de conducción y ataque de misiles. Reabastecimiento de "CAMPO DURAN".

G.T.79.3 - Traslado a AROP.-



1.3. 19 APR

Se ordena a G.T 79.1 y 79.2 ocupar áreas CARLOS y ANDRES respectivamente (G.H -O-190932).

G.T.79.1 - V-2 partir 0800 hs. ejecuta PAYD diurno y nocturno de S2E, que finaliza a 2345 hs.
A 1500 hs. DIVICOR, ya reabastecida se incorpora a la formación.
1640 hs. se forma cortina quebrada sobre V-2.
Se destaca a "CAMPO DURAN" en apoyo G.T.79.2.

G.T.79.2 - Los buques son destacados para efectuar reconocimiento de fondeaderos para posibles usos futuros (Isla Escondida, Faro Homero, Bahía Vera, Bahia Janssen, Caleta Raso). A 2000 hs. se destaca a área ANDRES.

G.T.79.3 - En traslado a AROP.

1.4. 20 APR

Se ordena a G.T. 79.1 y 79.2 ocupar áreas ANDRES y ALBERTO respectivamente (GFH P-200941).
Se requiere ataque aviones DAGGER y MIRAGE de FAA para adiestramiento G.T.79 (GFH P-201101).

G.T.79.1 - V-2 efectuó tiro 40/70 mm.
Partir 1100 hs. se efectuó ejercicio de simulación de blancos de superficie con 2 H-3 para evaluación "Instrucciones Particulares del C.G.T.79.1 para la acción de superficie".
A partir 1400 hs. ejercicio de coordinación AA, navegando en formación de defensa aérea.

G.T.79.2 - Asignación de sectores en el área.
Ejercicio lanzamiento CHAFF. Traslado hacia área ALBERTO. Reabastecimiento.

G.T.79.3 - En AROP.-

1.5. 21 APR

Se ordenan nuevas áreas para usos futuros (GFH P-211045).
Se ordena al G.T. 79.1 dirigirse a las áreas CARLOS y ANDRES respectivamente (GFH P-212359).
Se ordena a G.T. 79.1 efectuar el ejercicio requerido a FAA por GFH P-201101 entre 220800 y 221900 (GFH 212158).
Se ordena realización ejercicio de acción misilística de superficie entre G.T.79.2 y DIVICOR (GFH P-211715 y P-211855).

G.T.79.1 - Con D-1, perteneciente al G.T.79.2, se inicia a partir de 0400 hs. ejercicio de detección, exploración en contacto y guiado de ataques aéreos sobre un blanco naval (D-1) a gran distancia (1 S2E y 4 A4Q).

ejercicio de Defensa Aérea con una sección ...

– 2000 hs. fin de ejercicio.

– 2000 hs. fin de ejercicio.

Partir 2000hs. PAYD nocturno con S2E.

ción AA.

G.T.79.2 – En área ALBERTO – destaca a B-18 a ((PBE)) a completar carga.
Resto grupo se destaca al área ANDRES.

G.T.79.3 – En AROP ((EST))

1.6. 22 APR

Instrucciones DIVICOR para ejercicio acción misilística con G.T.79.2 efectos adiestramiento en aproximación, reconocimiento e identificación de unidades de superficie y formaciones de batalla (GFH P-220915).
Se solicita reunión C.F.T.79 con COATLANSUR día 24 APR en ((PBE)) (GFH 221001).
Se ordena a la fuerza, durante traslado y permanencia en áreas ordenadas, eludir contacto visual con tránsito marítimo y mantenerse dentro de isobata de 100 m (GFH 221121).
Se emiten instrucciones para días 24 y 25 APR donde esta previsto no intervención C.F.T.79 (GFH 221225).
Se ordena a G.T. 79.1 y 79.2 traslado a áreas JORGE y ENRIQUE respectivamente (GFH 221125).

G.T.79.1 – A 0800 hs. se inicia ejercicio de Defensa Aérea con aviones de FAA. Se obtiene detección y se ordena decolar 2 PAC.
A 1225 hs. finaliza ejercicio – A pesar de no haberse producido encuentro entre aviones atacantes y Unidades de Superficie el ejercicio, desde el punto de vista de este G.T., altamente efectivo para detección, coordinación AA y CA.
Se coordina repetir ejercicio por la tarde.
A 1530 hs. se destaca a DIVICOR para ejercitación de Acción de Superficie con G.T.79.2.
A 1630 hs. se reinicia ejercicio con FAA – A 1720 hs. detectados aviones FAA se ordena decolar PAC. A pesar que los atacantes no tienen contacto con unidades de superficie, la PAC realizó interceptación efectiva sobre aviones A4C – A 1811 hs. regresa PAC y Finex.
MENCRI según P-221930 FM TRINIDAD.
2000hs. se destaca D-2 para actuar como blanco en nuevo ejercicio de detección, exploración en contacto y guiado de ataques aéreos sobre blancos navales a gran distancia.

perficie con DIVICOR.

G.T. 79.3 -C-4 en ((USU)) para reparaciones imprescindibles y reabastecimiento (GFH 221900 FM BELGRANO).

1.7. 23 APR

Se informa a COATLANSUR: Ejercitaciones realizadas (GFH 230050); MENCRI de ejercicio con FAA (GFH 230250). Se emiten directivas de contrainteligencia al tomar puerto (GFH 230053).
Se recibe requerimiento para repetir ejercicio con FAA (GFH 231520 FM COATLANSUR).

G.T.79.1 - A 0730 hs. se inicia nueva ejercitación de detección, exploración en contacto y guiado de ataques aéreos sobre blancos navales (D-2) a gran distancia.
A 0750 hs. decola 1 S2E (Explorador/Guiador).
Producido el contacto a 1005 hs. decola una división de A4Q para realizar el ataque simulado. A 1120 hs. se recupera la división de A4Q y finaliza el ejercicio.
Evaluación según GFH P-231135 FM TRINIDAD.
Se ordena a D-2 reaprovisionamiento de "CAMPO DURAN" a partir de 240800 y al finex reunirse con V-2 en área JORGE.(GFH 231758).
A 0600 DIVICOR FINEX ejercicio de acción misilística de superficie con G.T.79.2. Se le ordena destacarse a ((PBE)) para reaprovisionamiento, tomando puerto partir 1835 hs.

G.T.79.2 - A 0600 hs. FINEX ejercicio de acción misilística de superficie con DIVICOR.
A 1630 hs. se reincorpora B-18 que completó combustible en ((PBE)), iniciándose reaprovisionamiento de todo el Grupo excepto D-1; finalizó a 20,30 hs.
El grupo se destaca a área ENRIQUE, excepto D-1 que permanece en ((NON)).

G.T.79.3 - En USHUAIA.-

1.8. 24 APR

A 0820 hs. C.F.T.79 decola de V-2 destino ((PBE)). Regresó a 1700 hs.
Se ordena a G.T. 79.1 y 79.2 destacarse 251000 a áreas CARLOS y ANDRES respectivamente, debiendo arribar 261000 y 261200 (GFH 240040).
Se emite V.R. Nº 2 al Plan Nº de Referencia SLA-05 (GFH 241005).
Se actualiza el concepto de la operación y el párrafo Organización del Plan SLA-05 V.R.Nº 3 (GFH 241255)

SECRETO

Se coordina nuevo ejercicio con aviones de la FAA (GFH 241835).

G.T.79.1 - A 0820 hs. decola 2-H-3 transportando a C.F.T.79 a ((PBE)).
A 1115 hs. D-2 finaliza reaprovisionamiento de "CAMPO DURAN".
A 1700 hs. regresa 2-H-3 transportando a C.F.T.79 desde ((PBE)).
A 1736 hs. se ordena a "CAMPO DURAN" reunión 180 BOYA FARO/10' para reaprovisionamiento de V-2.
A 1800 hs. se determina que la avería en la caldera D-2 del V-2 es imposible de reparar a bordo.
DIVICOR en ((PBE)) para reaprovisionamiento/mantenimiento.
Se anula punto de reunión con "CAMPO DURAN".

G.T.79.2 - Por GFH 241301 FM C.F.T.79, se ordena destacar 2 DD para incorporarlos al G.T.79.3 - A 1500 hs. se destacan D-26 y D-29 para reunión con C-4 en PSN 300 Fº AÑO NUEVO/10' antes de 281200 (GFH 241450 FM C.G.T 79.2).
A 2000 hs. se destaca D-25 a ((PBE)) para reparar averías (GFH 241946 FM C.G.T.79.2).

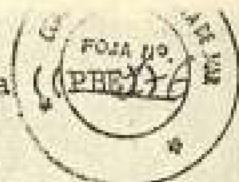
G.T.79.3 - C-4 comprueba fallas munición de combate 40/56 reemplazando solo el 20 % en ((USU)) por disponibilidad (GFH 240820 FM BELGRANO).
0830 hs. C-4 zarpa de ((USU)) rumbo AROP.

1.9. <u>25 APR</u>

Se ordena a V-2 tomar ((PBE)) para reparaciones y reabastecimiento (GFH .50705).
Se informa que en ejercicio con FAA no participará V-2, ordenándose OCE a CODIVICOR. Finalmente y por demoras solo participará D-2 (GFH 250715; 250725 y 252315).
251500 C.F.T.79 cambia insignia a D-2 (GFH 250935).
Se ordena minimizar tráfico operativo y acelerar cambio claves en vigor, por desconocerse material criptografico capturado al S-21 (GFH 252335).

G.T.79.1 - Se ordena a "CAMPO DURAN" tomar ((PBE)) para realizar análisis de combustible (GFH P-250750 FM C.G.T.79.1).
A partir 0830 hs. comienza a replegarse a BAEPO el GAE.
A partir 1730 hs. zarpa DIVICOR de ((PBE)).
A 2100 hs. V-2 en ((PBE)).
A 2100 hs. se ordena a "CAMPO DURAN" destacarse a CABO RASO cumpliendo GFH O-251745 FM C.F.T.79 (GFH 252110 FM C.G.T.79.1).

G.T.79.2 - A 1600 hs. D-1, D-27 y B-18 reaprovisionamiento. Finex a 2130 hs.



A 2100 hs. por averías se destaca a B-18 a ((PBE))
para reparaciones.
Traslado a área ANDRES.

G.T.79.3 - C-4 en AROP.
D-26, D-29 en tránsito AROP.
"PUERTO ROSALES" en ((CRV)).

1.10. 26 APR

Para efectivizar cambio de claves, se proveerán a los buques en ((PBE)) y a los que se encuentran en el mar vía helicóptero desde ((LEW)) (GFH 261615).
Se determinan nuevas áreas para uso futuro (GFH 261901).
Reunión de G.T.79.1 y 79.2 en área FELIPE antes 262359 (GFH 261111).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)), reabastecimiento/mantenimiento ETD 280700.
A 0900 hs. CODIVICOR asume C.G.T.79.1.
A 1000 hs. DIVICOR en área CARLOS, "CAMPO DURAN" ETA AROP 281500, por averías (GFH262055 FM C.G.T.79.1).
A 2000 hs. reunión con D-2 y unidades del G.T.79.2 (D-1 y D-27) en área FELIPE.

G.T.79.2 - En proximidades área ANDRES (D-1 y D-27). D-25 en ((PBE)) ETD 280800.
A 2000 hs. reunion con G.T.79.1.
(D-2 , DIVICOR) en área FELIPE.
B-18 traslado a ((PBE)).

G.T.79.3 - C-4 en AROP.
A 1015 hs. "PUERTO ROSALES" zarpa de ((CRV)) rumbo AROP.
D-26 en ((ADO)) para reaprovisionamiento/reparaciones. D-29 en proximidades ((ADO)) en apoyo D-26.

1.11. 27 APR

Se emiten ordenes para la F.T.79, sobre reaprovisionamiento y posterior reunión de los diferentes G.T. en distintas áreas (GFH 271205).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)) - Reunión con G.T.79.2 (D-1, D-27) para recibir las nuevas claves por helicóptero.
A 1200 hs. D-2 se destaca a ((NON)) para reunirse, el 281200, con V-2.
A 2000 hs. DIVICOR se destaca a PSN 090 P.NORTE/40' para reunión, el 280600, con "CAMPO DURAN", reabastecerse y reunión, el 291600, con V-2 (GFH 271205 FM C.F.T.79).

G.T.79.2 - Reunión con G.T.79.1 (D-2 y DIVICOR) para recibir nuevas claves por helicóptero. Traslado a área ANDRES.



G.T.79.3 - C-4 en AROP.-
D-26 en ((ADO)) reparaciones; recibe nuevas claves para D-26 y D-29.
D-29 en proximidades ((ADO)). "PUERTO ROSALES" en tránsito AROP.

1.12. <u>28 APR</u>

A 1105 hs. C.F.T.79 traslada insignia a V-2.
Se emite despacho con intención de maniobra para la F.T.79 a partir de 300800: G.T.79.1 área RICARDO; G.T.79.2 área JUAN; G.T.79.3 área MIGUEL. Iniciar exploración aérea antisuperficie/ antisubmarina aperiódica y aleatoria al N y W de ((MALV)). Alcance máximo 300 millas con aeronaves en configuración Antisubmarina. Defensa antisubmarina mínima: Selección derrotas erráticas, búsqueda sonar pasiva, navegar dentro isobata 120 mts. (GFH O-281215).
Se requiere a COATLANSUR orientación sobre maniobra operacional general y actualización de objetivos (GFH 281541).
Se solicita a COATLANSUR particularizar exploración sobre grupo de apoyo logístico mencionado en GFH 281122(GFH 281545).

G.T.79.1 - A 0820 hs. V-2 zarpó de ((PBE)).
Partir 1000 hs. se reembarca en V-2 el GAE (6 A4Q, 4 S2E, 2 H-3, 2 AIØ3).
A 1105 hs. C.F.T.79 embarca en V-2.
V-2 se destaca hacia área FELIPE.
DIVICOR y D-2 reabastecimiento de "CAMPO DURAN".
Al Finex reunión con V-2 en FELIPE.
V-2 a 1545 hs. inicia exploración aérea sobre sectores de avance de la fuerza con S2E.
1836 hs. regresa explorador sin haber obtenido localizaciones.

G.T.79.2 - Partir 0800 hs. ejercicio de batalla durante patrullado área ANDRES (D-1 y D-27).
A 2000 hs. Finex y reunión, destacados para reunión con "CAMPO DURAN".
A 2100 hs. B-18 zarpó de ((PBE)).

G.T.79.3 - C-4 en AROP.
D-29 y "PUERTO ROSALES" se incorporan (GFH 281200 FM BELGRANO).
A 1815 hs. D-26 zarpa de ((ADO)). Tránsito a AROP (GFH 281815 FM BOUCHARD).

1.13. <u>29 APR</u>

Se ordena cumplir 281215 sobre intención maniobra a partir 300800 (GFH 290951).

Se emite V.R. al Plan SLA-05 en su Anexo "C" - "INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LAS ARMAS": "Sin restricciones en cualquier área, contra cualquier tipo de Unidad previo reconocimiento de su condición de enemigo y de ser posible su identificación".(GFH 291145).

Se actualiza situación; se autoriza a las unidades propias ingresar en el área de exclusión en caso necesario; se reitera la modificación a las Instrucciones para el uso de las Armas del GFH 291145 y se recuerda el concepto de la Operación del GFH 241255, en especial el punto 3. (GFH 291155).

Se emite directiva para G.T.79.3. donde se ordena cumplir a partir 011200 MAY determinada derrota a efectos materializar amenaza y medir reacción, permaneciendo mínimo tiempo necesario en área de exclusión y adoptando medidas A/S posibles (GFH 291205).

G.T.79.1 - A 0740 hs. se incorpora el D-2.
Partir 1027 hs. se ejecuta exploración aérea con S2E sobre derrota prevista.
V-2 y D-2 se dirigen hacia área FELIPE. 1630 hs. se incorpora DIVICOR y se forma cortina sobre V-2. Partir 1905 plan zig-zag 13.
A 2230 hs. se da por finalizada exploración aérea; todos los contactos obtenidos estimados mercantes y pesqueros.
Destacados al área RICARDO.

G.T.79.2 - A partir 0800 hs. D-1 y D-27 reaprovisionamiento del "CAMPO DURAN".
A 1300 hs. Finex. Traslado hacia área JUAN

G.T.79.3 - En área MIGUEL (C-4, D-29 y "PUERTO ROSALES").
D-26 finalizada prueba de máquinas y se incorporará en AROP. ETA 292200 (GFH 290120 FM BOUCHARD)
A 2310 hs. D-26 se incorpora (GFH 292310 FM C.G.T. 79.3).

1.14. 30 APR

Se emite SITREP con información resultado exploración aérea (GFH 300025).

Se reitera a C.G.T.79.3 cumplimiento GFH 281215 sobre intención de movimientos de la F.T.79 (GFH 300031).

Se requiere a COATLANSUR intensificar búsqueda al E de ((MLV)) no realizables con exploración propia (GFH 301545).

Se recibe información de COATLANSUR sobre algunos avistajes al E de ((MLV)) y de que la exploración requerida se esta realizando con limitaciones (GFH 301318, 301510, 301728 y 301922 FM COATLANSUR).

Se ordena a G.T.79.1 y 79.2, ocupar áreas DIEGO y CRISTOBAL e intención futura ocupar áreas HORACIO y GASTON y si es posible enmascararse con pesqueros (GFH 302145)



G.T.79.1 - A 0654 hs. V-2 inicia exploración aérea con aviones S2E.
A 1250 hs. se inicia maniobra de traslado de cargas de V-2 a D-2 con AIØ3. Finaliza a 1340 hs.
A partir 1515 hs. se incorpora al GAE 2 A4Q y 1 S2E proveniente de ((EPO)).
A 2220 hs. finalizan vuelos de exploración. (se obtuvieron señales de CME ERIC 218 y 280/300/373/401 posible unidades de superficie del ENO.
Luego detectó (2 grandes y 6 medianos, estimados pesqueros). Esta información se transmite verbalmente a C.F.T.79.

G.T.79.2 - D-1 y D-27 en Area JUAN patrullando en sectores.

G.T.79.3 - Se destaca al Area MIGUEL.

1.15. <u>01 MAY</u>

Se reciben diversas informaciones de COATLANSUR sobre contactos con unidades del ENO, bombardeo sobre Aeropuerto Pto. Argentino acciones de la F.A.A. y la defensa de ((MLV)) (GFH 010049, 0103 18, 010439, 010515, 010629, 010919, 011018, 011235,011413, 0115 50 FM COATLANSUR).
COATLANSUR indica no aconsejable por ahora operar con la F.T.79 más allá de las 200 millas del continente (GFH 010159 FM COATLANSUR).
D-2 informa golpeteo en pie de gallo principal banda babor velocidad limitada a 19 nudos (GFH 010449 FM TRINIDAD).
Se envía información de situación de unidades de la F.T.79 y meteorología en AROP, modos de acción posibles y se solicitan instrucciones (GFH 010951 TO COATLANSUR - exclusivo).
Se ordena a D-1 y D-27 incorporarse a C.T.79.1 (GFH 111513).
Se ordena constituir el G.T.79.4 compuesto por DIVICOR y B-18, comandante G.T.79.4 CODIVICOR; se le ordena destacarse al Area CRISTOBAL (GFH 0-111517).
Se recibe informe sobre que el ENO se encuentra aferrado y se otorga libertad de acción (GFH 011555 FM COATLANSUR).
Se recibe SITREP de unidades del ENO (GFH 011610, 011635 FM COATLANSUR).
Se envía a COATLANSUR información de contactos obtenidos con exploración propia y se indica que se inicia interceptación y es intención atacar en el crepúsculo matutino (GFH 011629).
COATLANSUR indica que los contactos informados por C.F.T.79 en GFH 011629 constituye un Grupo de Tarea no aferrado y con superioridad (GFH 011637 FM COATLANSUR).

Se corrige y amplía GFH-011629, con nuevos datos de exploración propia y se reitera intención de atacar en el crepúsculo matutino (GFH-011841).
Se emite orden a G.T.79.1, 79.3 y 79.4 para iniciación de operaciones ofensivas (GFH-012007).
Se recibe una apreciación de COAGRUNAVINAS (GFH-012150 FM COATLANSUR).
Se recibe nuevo SITREP del ENO y confirmación necesidad exploración temprana y ataque masivo sobre unidades de superficie antes de su alejamiento (GFH-012213 FM COATLANSUR).

G.T.79.1 - A 0455 hs. se recibe información D-2 sobre avería (GFH-010449 FM TRINIDAD).
A partir de 0725 hs. se inicia exploración aérea con S2E. A 1030 hs. regresa explorador. A 1242 hs. se reinicia exploración. S2E regresa a 1700 hs.
Con toda la información de los exploradores C.F.T. 79 emite GFH 011629 y 011841 TO COATLANSUR.
A 1520 hs. se incorporan D-1 y D-27.
A 2100 hs. se reinicia exploración aérea con S2E tratando de confirmar contactos obtendios anteriormente.
A 2110 hs. se adopta una formación compatible con las amenazas presentes en AROP. Se adopta Rv 200 Vd. 16 nudos.

G.T.79.2 - 0100 hs. D-1 y D-27 traslado a Area CRISTOBAL.
0800 hs. arribados al área se inicia patrullado.
Partir 1000 hs. se reincorpora B-18 y se efectúa reaprovisionamiento de D-1 y D-27.
Partir 1520 hs. unidades de G.T.79.2 (D-1 y D-27) se incorporan a G.T.79.1 y B-18 al recientemente conformado G.T.79.4.

G.T.79.3 - En Area MIGUEL
1200 hs. destacado Area JULIAN.
2200 hs. se destaca en cumplimiento GFH 012007 FM CFT 79.

G.T.79.4 - Se conforma partir de 1520 hs. con DIVICOR y B-18 Comandante CODIVICOR. Se destaca a Area CRISTOBAL previo reabastecimiento de B-18.
A 2220 hs. se destaca hacia Area GASTON para cumplimiento GFH 012007 C.F.T.79.

1.16. 02 MAY

En base a GFH 012213 FM COATLANSUR se emite orden a G.T.79.4 de converger a máxima velocidad sobre G.T. británico en determinada posición para cumplir tarea de GFH 012007, con indicación de que será apoyado por exploración aérea embarcada (GFH-020001).
Se recibe despacho de COATLANSUR informando que el requerimiento de necesidad de exploración y ataque masivo debe interpretarse para unidades aéreas (GFH-020109 FM COATLANSUR).
Se informa a COATLANSUR sobre frecuencia usada por el ENO que fuera interceptada (GFH-020043).
Se recibe de COATLANSUR, mensaje sobre desconocimiento posición portaaviones enemigos y que enemigo no aferrado constituye fuerte amenaza para F.T.79 (GFH-020119).
Se emite un mensaje a COATLANSUR donde se informa que: a partir de 0050 hs. G.T.79.1 fue detectado por explorador del ENO, que condiciones de viento hacen inaceptable ataque aéreo propio y que se aleja (GFH-020145).
Se ordena a C.G.T.79.4 alejarse (GFH-020225).
Se anula GFH 012007 sobre iniciación operaciones ofensivas y se ordena a la F.T.79 desplazamiento a nuevas áreas (GFH-020431).
Se recibe apreciación de COATLANSUR sobre posibilidad de ataque aéreo del ENO sobre F.T.79, indicando que F.A.A. puede apoyar propia fuerza. Sugiere desplazarse a nuevas áreas (GFH-021248).
Se ordena a F.T.79 ocupar nuevas áreas (GFH-021541).
Se recibe mensaje de D-26 sobre aparente impacto de torpedo (GFH-021630).
Se recibe informe de D-29 sobre situación C-4 (GFH-021635).
Se amplía información de D-29 y se requiere a COATLANSUR apoyo aéreo (GFH-021837).
Se ordena a D-29 aproximar una unidad, hasta 10' obtener ligazón, alejarse e informar (GFH-021855).
Se informa a COATLANSUR de lo ordenado (GFH-022013).
Se ordena a G.T.79.4 ocupar estación proximidades Cabo Blanco (GFH-022317).
Se recibe informe D-29 sobre investigación ordenada por GFH 021855: sin contacto con C-4 (GFH- 022130).
COATLANSUR ordena a D-29 hacerse cargo búsqueda (GFH-022338).

SECRETO

G.T.79.1 - A 0015 hs. el Comandante de este Grupo comunica sus unidades que atacará a las unidades del ENO que se encuentran al 125 V-2 / 270 a partir 0745 hs.
A partir de 0045 hs. y hasta 0135 hs., se aprecia G.T. detectado por exploración en contacto del ENO.
A 0209 hs. se cae al Rv 320, Vd 15. A 0450 hs. al recibir GFH 020431 FM C.F.T.79 se dirige a ocupar Area CRISTOBAL manteniendo exploración aérea.
A partir de 0525 hs. se inicia exploración aérea con S2E. Regresa a 0925 hs.
A 1037 hs. detectados 2 lobos que se acercan hasta 130 millas del G.T. A 1042 se ordena decolar PAC.
A 1046 decoló una sección de A4Q.
A 1052 hs. lobos en alejamiento.
A 1120 hs. regresó PAC sin novedad. A 1425 hs. decola S2E para continuar exploración aérea. Regresa a 1852 hs.
A 1545 hs. se recibe orden de C.F.T.79 de ocupar Area RICARDO el 030600 (GFH 021541).
A partir 1614 hs. se inicia derrota hacia Area RICARDO manteniendo la formación de prevención AA por considerarla la amenaza predominante y desplazándose a la mayor velocidad posible Rv. 240, Vd 18.
Se destaca a D-27 para reaprovisionamiento de "CAMPO DURAN" (GFH 021745 TO PY).

G.T.79.3 - A 0550 hs. se recibe la orden de C.F.T.79 anulando el menesaje 012007 y mantenerse en Area JULIAN e IGNACIO (GFH020431).
A 1607 hs. D-26 informa haber recibido un golpe por su banda de babor. Al no recibirse contestación de C-4 lo comunica a D-29 quien tampoco consigue ligazón con C-4.
A 1610 hs. se cubre combate A/S y se aumenta Vd. a 20 nudos. Se impone mensaje a COATLANSUR donde se informa situación y se requiere apoyo aéreo (GFH 021635 FM PIEDRABUENA). Unidades se mantienen entre 20 y 30 millas del punto dato.
A 1922 hs. se recibe orden del C.F.T.79 de aproximar una unidad hasta 10 millas (GFH 021855 FM C.F.T.79) se destaca D-29.
A 2130 hs. D-29 informa investigación hasta 5 millas del punto dato sin novedad (GFH 022130 FM PIEDRABUENA).
A 2301 hs. C.F.T.79 ordena a D-29 alejarse.

D-29 recibe la orden de hacerse cargo búsqueda (GFH 022338 FM COATLANSUR).

G.T.79.4 - A 0230 hs. se destacó B-18 a Area RICARDO y DIVICOR cas al Rv 140 Vd 20 para cumplir 020001 FM C.F.T.79.
Al interceptar 020145 FM C.F.T.79 a COATLANSUR, se disminuye velocidad a 10 nudos.
A 0356 hs. al recibir 020225 FM C.F.T.79, se contramarcha y se dirije al encuentro del B-18.
A 0530 hs. al recibir 020431 FM C.F.T.79, se dirige con B-18 a la posición ordenada.

1.17. 03 MAY

Se recibe orden de COATLANSUR de navegar por aguas de muy bajas profundidades (GFH 030755).
Se recibe despacho de COARA, donde se indica que el ENO recibe información satélite de fuerzas propias (GFH 030915).
Se impone un mensaje a COATLANSUR sobre situación de la F.T.79: posición de las unidades, características del área y capacidades actuales (GFH 031731).
Se ordena a G.T.79.4 destacarse a Bahía Engaño para reunión con G.T.79.1 adoptando derrotas que ofrezcan máxima seguridad A/S (GFH 032059).
A 2100 hs. se ordena a C.G.T.79.1 (personalmente) dirigirse a Bahía Engaño con mismas precauciones.

G.T.79.1 - A 0500 hs. se destaca a D-27 para reaprovisionamiento de "CAMPO DURAN". A 0630 hs. en área RICARDO.
A 0713 V-2 inicia exploración aérea con S2E.
Regresa a 1005 hs. sin novedad. A partir 1043 hs. se inicia investigación contacto radar intermitente obtenido por D-2. Se ordena decolar H-3.
A partir 1103 hs. H-3 cala en 4 oportunidades obteniendo un ping sonar y ruido hidrofónico que no pudieron ser confirmados.
Acción finaliza a 1256 hs. La misma se desarrolló entre los azimutes 085 y 110° y distancias 20 y 25 millas del G.T.
A 1415 hs. se impone un despacho a G.T.79.1 donde se indica derrota a seguir.
A 1706 hs. V-2 reinicia exploración con S2E.
Regresa a 2037 hs. sin novedad.
A 2100 hs. Comandante G.T.79.1 recibe orden personal del C.F.T.79 de trasladar al G.T. a Bahía Engaño para reunión con G.T.79.4.
Se preve exploración A/S entre 032359 y 042200 para cruce Golfo San Jorge (GFH 032115 TO COATLANSUR - CODASUR).
A 2305 hs. "CAMPO DURAN" se dirige a Bahía Camarones.

G.T.79.3 - En tarea rescate sobrevivientes C-4 (GFH 031750 FM PIEDRABUENA, 031946 FM COATLANSUR, 031720 y 032025 FM C.G.T.50.2, 031715 FM COARENAUSTRAL).



G.T.79.4 - A partir 0149 hs. Grupo se dirige a ocupar posición ordenada en GFH 022317 FM C.F.T.79.
A 1745 hs. fondea en Caleta Sur de Fº Cabo Blanco.
A 2241 hs. se recibe orden del C.F.T.79 de dirigirse a Bahía Engaño (GFH-032059).
A 2250 hs. se ordena a B-18 dirigirse a Bahía Engaño, en derrota directa y con luces de navegación encendidas.

1.18. 04 MAY

Se ordena a G.T.79.4 informar a COATLANSUR su derrota para evitar interferencias mutuas (GFH-040110).
Se emite información a COATLANSUR sobre derrota del G.T.79.1 (GFH-040121).
Se recibe orden de COATLANSUR de investigar modo aéreo posible posición de "SOBRAL" (GFH-041128 y 041208).
Se ordena a C.G.T.79.1 destacar aeronave. Se impone mensaje a COATLANSUR donde se informa búsqueda aérea sin novedad (GFH-041845).
Se recibe orden de COATLANSUR de destacar un DD en apoyo de "SOBRAL" (GFH-041838). Se ordena a C.G.T.79.1.
Se impone mensaje a COATLANSUR informando destacado D-27 a 1930 hs. (GFH-041947).

G.T.79.1 - A 0035 hs. se incorpora D-27. A 0040 hs. V-2 inicia exploración aérea A/S con sembrado barrera JEZEBEL.
A 0045 hs. se inicia travesía en formación A/S.
A 0853 hs. se destaca a D-1 y D-2 a Bahía Camarones para reabastecimiento de B-18.
A 0952 hs. se ordena a D-1 y D-2 reincorporarse a la formación.
A 1308 hs. por orden verbal C.F.T.79, V-2 ordena decolar un H3 para búsqueda y apoyo de "SOBRAL". Regresa a 1712 hs. sin novedad.
A 1335 hs. por orden verbal C.F.T.79, V-2 destaca D-27 en apoyo de "SOBRAL".
A 1617 hs. V-2 decola un S2E para relevo de H3 en búsqueda de "SOBRAL". A 1900 hs. por fallas motor se dirige a Trelew.
Se ordena a D-1 y D-2 reabastecerse de "CAMPO DURAN" (GFH-041910).
A 2305 se navega hacia posición ordenada por C.F.T.79.

G.T.79.3 - D-26 y D-27 en operaciones de rescate de sobrevivientes de C-4 hasta 1225 hs. en que es destacado a ((USU)) (GFH-040530, 040930, 041245 FM PIEDRABUENA; 041710 FM BOUCHARD; 042040 FM COATLANSUR).

G.T.79.4 - A 0400 hs. DIVICOR zarpó para cumplir GFH 032059 FM C.F.T.79 a máxima Vd y en derrota directa.
A 1800 hs. B-18 fondea en Isla Escondida. Posteriormente DIVICOR se reaprovisiona de B-18.
Se impone mensaje a C.F.T.79 sobre estado de unidades (GFH-042326).

1.19. <u>05 MAY</u>

Se reciben SITREP sobre situación de "SOBRAL" (GFH-050105, 050545, 051009, 051046, 051341, 051519, 051715 FM CODIVIDESDOS).
Se ordena a CODIVICOR navegar por aguas poco profundas (GFH-050010).
Se emite V.R.Nº 7 al Plan Nro. de Referencia SLA-05 (GFH-051045).
Se requiere dique para D-2 (GFH-051305).
Se emite SITREP antisubmarino uno: S2E contacto radar desapareciendo, avista estela, lanza torpedo MK 44 sin resultado. Clasificación Pos. Submarino 2. H3 rumor hidrofónico y contacto sonar. S2E lanza torpedo MK 44 sin resultado. Clasificación Pos. Sub. 3 (GFH-051337).
Se ordena a C.G.T.79.4 destacar B-18 a ((PBE)) (GFH-051959).
Se ordena a G.T.79.1 y 79.4 ocupar posición entre ((FRN)) y ((FSE)) (GFH-052021).

G.T.79.1 - Continúa búsqueda aérea A/S. A 0715 hs. V-2 decola S2E en apoyo de "SOBRAL".
A 0740 hs. el S2E decolado obtiene un contacto radar que desaparece, observando estela y lanza torpedo MK 44 iniciando acción A/S que finaliza a 1730 hs. Dando lugar a los SITREP que envía C.F.T.79 y que concluye con Clasificación Pos. Sub. 2. Fueron empleados en esta acción 2 S2E y 2 H3.
A 1515 hs. se ordena a D-2 destacarse a ((PBE)) para entrar a dique.
A 1445 hs. se ordena a D-27 finalizar tarea búsqueda de "SOBRAL" y reincorporarse a G.T.79.1 (GFH-051445).
Al recibirse GFH 052021 FM C.F.T.79. sobre destacar G.T.79.1 y 79.4 a ocupar nuevas áreas, se ordena a D-27 un punto de reunión con V-2, previo reabastecimiento de "CAMPO DURAN" (GFH-052030).

G.T.79.3 - 1400 hs. D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - En área ordenada en patrulla, se informa a C.F.T.79 sobre situación unidades (GFH 051658 y 052220). A 2130 hs. y ante orden recibida de C.F.T.79 por GFH 051959, se destaca a B-18 a ((PBE)).

1.20. <u>06 MAY</u>

Se emite SITREP A/S final (GFH 060039).
C.F.T.79 informa se destacará a ((PBE)) por helicóptero (GFH 060035).
C.F.T.79 se destaca por helicóptero H-3 a ((PBE)).
Se emite V.R.Nº 8 al Nº de Referencia SLA-05 (Comunicaciones (GFH 060935).
Se ordena a V-2 asumir OCT (GFH 061409).
Se ordena a G.T.79.1 iniciar acciones aéreas A/S sobre submarino, siendo avistado a 1700 hs. (GFH 061748).
Se recibe información de COATLANSUR que no hay unidades propias en punto avistaje (GFH 061758).
Se ordena a "PUERTO ROSALES" a posición proximidades Fº Rincón (GFH 061959).
Se ordena a C.G.T.79.4 destacar P-3 a ((PBE)) (GFH 062345).

G.T.79.1 - Se continúa exploración A/S con S2E en PD día 05. A 1000 hs. decola H-3 con C.F.T.79 a ((PBE)). A 1409 hs. se asume OCT F.T.79. A 1858 hs. se inician acciones A/S para cumplir GFH 061748 FM C.F.T.79. Se ordena a G.T.79.1 y G.T.79.4 destacarse proximidades Fº Rio Negro y Fº Segunda Barranca respectivamente (GFH 061918).

G.T.79.3 -D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - A 0500 hs. B-18 con averías en máquinas, intenta arribar a CRACKER. A 0730 hs. al garete en boca Golfo Nuevo pide remolque. Se informa situación a C.F.T.79. COATLANSUR ordena a 1028 hs. al "IRIZAR" zarpar en apoyo B-18. A 1250 hs. B-18 por sus propios medios y luego apoyado por "IRIZAR" se dirige a ((DRY))(GFH060819 FM C.G.T.79.4; 060745, 060819, 061250, 061345 FM MEDANOS; 061028, 061909 FM COATLANSUR; 061145 FM IRIZAR). A 1925 hs. se destaca DIVICOR a proximidades ((PSE)) en cumplimiento GFH 061918 FM C.G.T.79.1.

SECRETO



1.21. 07 MAY

A 1617 hs. C.F.T.79 regresa a V-2.

C.F.T.79 retransmite a F.T.79 GFH 071518 FM COATLANSUR sobre extensión por parte Ministerio Defensa Inglés del área de exclusión (GFH-072355).

C.F.T.79 impone mensaje a COATLANSUR donde interpreta GFH 071518 no modifica instrucciones recibidas (GFH-072359).

G.T.79.1 - Continúa acción aérea A/S ordenada (GFH-070555 y 071230).
Se emite información a COATLANSUR sobre áreas explotadas en acciones A/S, JEZEBEL y sonar en primeras 11 horas (GFH-071530).
A 1617 hs. arriba a V-2 C.F.T.79.
A 2125 hs. arriba última aeronave afectada a la acción aérea A/S y se da por finalizada la tarea (GFH-072215).

G.T.79.3 - D-26 y D-27 en ((USU)). Reabastecimiento y mantenimiento.

G.T.79.4 - A 1300 hs. B-18 a remolque del "IRIZAR" atraque en ((DRY)).
A 2000 hs. se cumple GFH-062345 FM C.F.T.79 destacando P-3 a ((PBE)).
P-1 y P-2 en área asignada patrullado.

1.22. 08 MAY

Se impone un despacho a COATLANSUR indicando que si es destacada escuadrilla A4Q a tierra, V-2 debe tomar puerto 12/24 horas (GFH-080025).
Se ordena constituir U.T.79.3.0 con D-26 y D-29 - Comandante U.T.: D-29. Permanecer en ((USU)) (GFH-081529).
Se ordena a G.T.79.4 a desafectar B-18 de su G.T. y a COESCUAPO asumir control (GFH-081533).

G.T.79.1 - A 0930 hs. se inicia exploración aérea A/S con S2E. A 1404 hs. arriba S2E sin novedad.
Entre 1500 y 1630 hs. se realiza práctica de interceptaciones aéreas con dos secciones A4Q.
A 1730 hs. se reinicia exploración aérea A/S con S2E.
A 1822 hs. S2E contacto radar desapareciendo y posterior rumor hidrofónico en una sonoboya de las sembradas φ= 42º00' S ω =61º11' W. Clasificación Pos. Sub. 1.



G.T.79.3 - Constituída U.T.79.3.0 - Comandante D-29, con D-26 y D-29. En ((USU)), mantenimiento.
"PUERTO ROSALES en travesía a ((NON)).

G.T.79.4 - A 0415 hs. P-3 arriba a ((PBE)).
P-1 y P-2 reaprovisionándose de "CAMPO DURAN" en AROP.

1.23. 09 MAY

Se impone un mensaje a COATLANSUR indicando necesidad reabastecimiento en ((PBE)) del V-2 y la intención de disponer tomar ((PBE)) resto F.T.79 por 24 horas para reabastecimiento/alistamiento en determinada secuencia entre 091800 y 111800 (GFH 090051).
Se recibe conformidad de COATLANSUR (GFH 090618).
Se recibe situación unidades en ((PBE)), tiempo estimado trabajos y confiabilidad futura (GFH 090956 FM AIMIFLOMARPUER).
Se informa a COATLANSUR arribo C.F.T.79 (GFH 091435)
COATLANSUR informa fin búsqueda náufragos C-4(GFH091958).

G.T.79.1 - V-2 continúa búsqueda aérea A/S.
A 0930 hs. se ordena a "CAMPO DURAN" tomar ((PBE)).
Se impone mensaje a COATLANSUR sobre finalización búsqueda A/S (GFH 090950).
Se ordena al G.T. cumplir GFH 090051 FM C.F.T.79 (GFH 091021).
Se impone mensaje a C.F.T.79 donde se informa horarios en que se desembarcará de V-2 los aviones A4Q y S2E (GFH 091300).
Entre 1600 y 1640 hs. V-2 destaca parte GAE a ((EPO)) (8 A4Q y 2 H-3)

G.T.79.3 - Se da por finalizada búsqueda sobrevivientes C-4 (GFH 091958 FM COATLANSUR)
U.T.79.3.0 - En ((USU)).
"PUERTO ROSALES" en tránsito a ((NON))

G.T.79.4 - P-3 en ((PBE))
A 091700 P-1 y P-2 toman ((PBE))

1.24. 10 MAY

Se recibe SITREP estado unidades U.T.79.3.0. (GFH 101730 FM PIEDRABUENA)

G.T.79.1 - A 0100 se finalizan acciones aéreas A/S
A 0150 hs. V-2 destaca 4 S2E a ((EPO)).
A 0630 hs. "CAMPO DURAN" toma ((PBE)).
A 0850 hs V-2 amarrado en ((PBE))
A 1800 hs. D-1 y D-2 tomar ((PBE))

G.T.79.3 - U.T.79.3.0 - En ((USU)).
"PUERTO ROSALES" en tránsito a ((NON))



G.T.79.4 - En ((PBE)).

1.25. 11 MAY

Se emite V.R. Nº 9 al Plan Nº de Referencia SLA-05 (GFH 112115)
De ese mensaje la F.T.79 queda así organizada:

F.T.79	Cte. - COFLOMAR
G.T.79.1	Cte. - Cte. V-2
V-2	
G.T.79.2	Cte. - CODIVIDESUNO
D-1 D-2 D-27	
G.T.79.3	Cte. - CODIVIDESDOS
D-26 D-29	
G.T.79.4	Cte. - CODIVICOR
P-1 P-2 P-3	

UNIDADES AGREGADAS BAJO CONTROL C.F.T.79

A.R.A. "PUNTA MEDANOS
Y.P.F. "CAMPO DURAN"
Y.P.F. "PUERTO ROSALES"

Se emite directiva para G.T.79.4 sobre adopción posición de espera navegando entre Fº Claromecó y Fº Rio Negro y estar en aptitud de cumplir la Misión del Plan SLA-05 (GFH 112121)

G.T.79.1 - En ((PBE))

G.T.79.2 - En ((PBE))

G.T.79.3 - En ((USU))

G.T.79.4 - P-1 y P-3 zarparon a partir 1630 hs. - P-3 en ((PBE))

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))

"PUERTO ROSALES" en proximidades ((FRN))

"CAMPO DURAN" en ((PBE))

1.26. 12 MAY

Se emite directiva para G.T.79.2 sobre adopción posición espera navegando entre ((FCL)) y ((FRN)) y estar en aptitud cumplir la Misión del Plan SLA-05 (GFH 121159)

Se emite directiva para G.T.79.3 sobre adopción posición espera navegando entre ((EST)) y ((SCZ)) y estar en aptitud cumplir la Misión del Plan SLA-05 (GFH 121207).

Se emiten instrucciones de Defensa del Area Puerto Belgrano para unidades de la F.T.79 (GFH 121957).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - En ((PBE))

G.T.79.3 - En ((USU))
A 1700 hs. CODIVIDESDOS asume C.G.T.79.3

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullando entre ((FRN)) y ((FCL)).
P-2 en ((PBE))

Unidades Agregadas:

"CAMPO DURAN" en ((PBE))
"PUERTO ROSALES" en ((FRN))
B-18 en ((DRY))

1.27 <u>13 MAY</u>

Se ordena a P-1 prestar apoyo médico a "PUERTO ROSALES" (GFH 131935).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-2 zarpó ((PBE)) 130800
D-1 zarpó ((PBE)) 131500
D-27 en ((PBE))
D-25 en prueba de máquinas.

C.G.T.79.2 Emite directivas sobre búsqueda radar antisuperficie nocturna sobre apéndices submarinos (GFH 131825; 132115 y 132235)

G.T.79.3 - En ((USU)) alistamiento.

G.T.79.4 - P-1 y P-3 en patrullado - A 2022 hs. P-1 inicia cumplimiento apoyo médico ordenado.
P-2 en ((PBE))

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((FRN))
"CAMPO DURAN" en ((PBE))
B-18 en ((DRY))



1.28. 14 MAY

Se ordena a "PUERTO ROSALES" tomar Puerto Galvan (GFH 141817).

G.T. 79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 y D-2 patrullado en AROP

D-25 en ((PBE))
D-27 zarpó de ((PBE)) a 0750 hs. incorporado en AROP.

G.T.79.3 - A 0630 hs. inician zarpada de ((USU)) a AROP.
D-26 a 1830 hs. fondea en ((RRE)) por inconvenientes en máquinas.
D-29 fondea en proximidades en apoyo.

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullado en AROP.
P-2 en ((PBE)).

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((FRN))
"CAMPO DURAN" en ((PBE))
B-18 en ((DRY))

1.29. 15 MAY

Se recibe información sobre caída al agua del WG-13 de D-1 en vuelo de rutina. Tripulación rescatada sin novedad (GFH 151210 FM C.G.T.79.2).
Se ordena a JEBAPUER, quien tiene el Control Operativo de ESCUMINAS, que destaque a la DIVICAZA para localización y balizamiento helicóptero WG-13(GFH 151951).
Se recibe mensaje COATLANSUR que contiene apreciación sobre posibilidad partir ese momento operaciones del ENO de gran envergadura (GFH 152302)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - Partir 1000 hs. ejercitaciones de tiro naval en ((NON)) con helicópteros en tareas de observador y Spotter.
A 1107 hs. en vuelo rutinario el 3-H-142 se precipita al agua. Tripulación recuperada sin novedad. Aeronave hundida con su armamento (1 torpedo MK 44, 1 bomba MK 54). (GFH 151210).
A partir 1430 hs. ejercitaciones de combate antisuperficie (GASUP D-1 y D-27; incursor D-2). A 1900 hs. Finex.
A 1900 hs. D-27 destacado a ((PBE))

G.T.79.3 - A 0600 hs. zarpa e inicia travesía a AROP.
A partir de 1130 hs. patrullado en AROP (Cabo San Pablo, Cabo del Medio, Faro Magallanes) Luego área ((GRA))

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullado en AROP.
P-2 en ((PBE))

Unidades Agregadas:

2230 hs. "PUERTO ROSALES" arriba a Puerto Galvan.
"CAMPO DURAN" en ((PBE))
B-18 en ((DRY))

1.30. <u>16 MAY</u>

Se recibe orden de COATLANSUR de asumir Control Operativo de "SOBRAL" y Remolcador "LUCHADOR" (GFH 161218).
COESCUAPO emite Orden de Operaciones Nº 2"S" para traslado "SOBRAL" desde ((ADO)) a ((PBE)) (GFH 161700 FM COESCUAPO).
C.G.T.79.3 emite información sobre algunas emisiones sonar sobre casco D-26 y repetición suceso con escucha hidrofónica entre 151430 y 161015 en áreas ((CABO DEL MEDIO)) y ((CABO DOMINGO)). Presume submarino en zona que actualiza amenaza acción sobre ((GRA)) (GFH 161732).
C.F.T. comparte apreciación y ordena a C.G.T.79.3 coordinar posibles acciones con C.G.T.80.1 en ((GRA)) (GFH 162019)
Se recibe despacho de C.G.T. 79.3 sobre probables ecos radar y apertura de fuego de D-26 (GFH Z-161935).
Luego incidencia superada por ecos perdidos (GFH Z-161945).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 y D-2 patrullado en AROP.
Partir 1000 hs. ejercitaciones tiro AA con D-1 y D-2 y avión manga.
D-25 en ((PBE))
A 0800 hs. D-27 tomó ((PBE))

G.T.79.3 - Patrullando en AROP.
Entre 1015 y 1630 D-26 recibe varios pings sonar sobre su casco y los escucha por hidrofonía.
A partir 1925 hs. abre fuego sobre ecos radar pequeños en aproximación. A 1945 hs. fin de la acción por ecos perdidos (GFH 161732; 161935 y 161945 FM C.G.T.79.3)

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullado en AROP.
P-2 en ((PBE)).

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((AVA))
"CAMPO DURAN"" en ((PBE))
B-18 en ((DRY))

1.31. <u>17 MAY</u>

Se ordena a C.G.T.79.2 cumplir requerimiento COAVIAVAL sobre evaluación sensores aeronave EMB 111 (GFH 170745).
Se recibe información de COATLANSUR sobre cambio asiento a ((CRV)) partir 1300 hs. (GFH 171018).
Se ordena a C.G.T.79.3 mantener concepto de movilidad permanente y reaprovisionamientos periódicos (GFH 171241)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - Al recibir orden de CFT.79, se coordina evaluación sensores EMB 111 con COAVIAVAL (GFH 170955), tarea que se ejecuta a partir de 1400 hs.

G.T.79.3 - Patrullado en AROP (proximidades de Cabo Domingo) Al recibir GFH 172141 FM C.F.T.79. Se emite intenciones de movimiento (GFH 171511).

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullado en AROP.
P-2 en ((PBE)).
Se emiten órdenes para que P-1 tome ((PBE)), P-2 zarpe de ((PBE)) y P-3 se reaprovisione de "CAMPO DURAN" en proximidades boya 04 (GFH 171845; 171850 y 171854).

Unidades Agregadas:

Se ordena a "CAMPO DURAN" zarpar para reaprovisionamiento F.T.79 (GFH 171821 FM C.F.T.79)
"PUERTO ROSALES" en ((AVA))
B-18 en ((DRY))

1.32. 18 MAY

Se asume Control Operativo de "IRIGOYEN" en ((PBE)) para recuperación WG-13 hundido (GFH 182041).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-2 patrullado en AROP.
D-1 arriba a ((PBE)) a 0800 hs.
D-25 en ((PBE))
D-27 en ((PBE))

G.T.79.3 - Patrullado en AROP.
A 0410 hs. D-26 y D-29 en proximidades Cabo Domingo obtienen contacto radar, posible helicóptero que se dirije con rumbo W hasta que se pierde a 0430 hs. Al conocer aparición restos de un helicóptero inglés en proximidades Punta ARENAS, se elevó informe a COARENAUSTRAL al tomar puerto.
A 1600 hs. abandona AROP para dirigirse a ((USU)) donde atracan a 2400 hs.

SECRETO



G.T.79.4 - P-1 tomó ((PBE)) a 1700 hs.
P-2 zarpó de ((PBE)) a 1100 hs. hacia AROP
P-3 reaprovisionamiento de "CAMPO DURAN" y patrullado en AROP. A 1400 hs. reunión con P-2.

Unidades Agregadas:

"CAMPO DURAN" zarpó de ((PBE)) a 1200 hs. dirigiéndose a proximidades de boya 04 para reaprovisionamiento P-3
"PUERTO ROSALES" en ((AVA))
B-18 en ((DRY))
A-1 en ((PBE))

1.33. 19 MAY

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE))

G.T.79.2 - D-2 en AROP
D-1 zarpó de ((PBE)) a 1500 hs. hacia AROP
D-25 en ((PBE))
D-27 en ((PBE))
A partir 2030 hs. se realiza ejercitación de G.E. y acción de superficie con D-1 y D-2. Finex a 2145 hs.
Se coordinan nuevos ejercicios de evaluación de aeronave EMB 111 y P-2 (GFH 192200 FM C.G.T.80.2 y 192355 FM C.G.T.79.2).

G.T.79.3 - En ((USU)). Reabastecimiento/Alistamiento.

G.T.79.4 - P-1 en ((PBE)).
P-2 y P-3 patrullado en AROP.

Unidades Agregadas:

"CAMPO DURAN" proximidades boya 04.
"PUERTO ROSALES" arribó a ((PBE)) a 1630 hs.
B-18 en ((DRY)).
A-1 en ((PBE))

1.33. 20 MAY

Se recibe información de movimiento de A-9 que zarpará de ((ADO)) hacia ((PBE)), apoyado por Remolcador "LUCHADOR" (GFH 192310 FM SAN ANTONIO).
Se recibe despacho de C.G.T.79.3 sobre movimiento de su G.T. efectos evitar interferencias mutuas (GFH 201404 y 202202)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 patrullado en AROP.
D-2 a 0830 hs. toma ((PBE))
D-25 en ((PBE)).
D-27 en ((PBE))



G.T.79.3 - En ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 en ((PBE)).
P-2 y P-3 patrullado en AROP.

Unidades Agregadas:

"CAMPO DURAN" en proximidades boya 04.
"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY))
A-9 en tránsito a ((PBE)).
A-1 en ((PBE)).

1.34. 21 MAY

Se coordina tarea antisubmarina con helicópteros H3, operando desde tierra, en área marítima proximidades ((FSE)) y ((FRN)). Se emite instrucciones particulares de comunicaciones (GFH-211315).
Se recibe requerimiento CGT.79.3 sobre acciones a implimentar en previsión degradación unidades (GFH-211605 y 211813).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 patrullado en AROP.
D-2 zarpa de ((PBE)) a 1500 hs.
D-25 en ((PBE)).
D-27 zarpa de ((PBE)) a 2200 hs.

G.T.79.3 - En ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 en ((PBE)).
P-2 y P-3 patrullando en AROP

Unidades Agregadas:

"CAMPO DURAN" en proximidades boya 04.
"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY)).
A-1 zarpó de ((PBE)) a 1130 hs. y arribó a AROP a 1735 hs.
A-9 en tránsito a ((PBE)).

1.35. 22 MAY

Se recibe información de C.G.T.79.3 sobre avería D-26 requiriendo autorización para zarpar con D-29 solamente (GFH-220150)
Se autorizó (GFH-220315).



Se impone despacho desafectando D-25 del G.T.79.2 , asumiendo su control operacional y asignándole tarea patrulla* do en ((NON)) (GFH-221001).
Se emite orden a G.T.79.2 y 79.4 sobre completar reabastecimiento de combustible antes 231200 (GFH-221731)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - A partir 1001 hs., D-25 desafectado de este G.T. G.T. patrullando en AROP.

G.T.79.3 - D-26 en ((USU)).
D-29 zarpó de ((USU)) a 0315 hs. en tránsito AROP.

G.T.79.4 - P-1 en ((PBE)).
P-2 y P-3 patrullando en AROP.

Unidades Agregadas:

"CAMPO DURAN", en proximidades boya 04.
"PUERTO ROSALES", en ((PBE)).
B-18, en ((DRY)).
A-1 informa haber recuperado helicóptero y armas (GFH-222110)
A-9 en tránsito a ((PBE)).
D-25, zarpó de ((PBE)) a 0840 hs. tránsito a AROP.

1.36. <u>23 MAY</u>

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - Patrullando en AROP.

G.T.79.3 - D-26 zarpó a 0130 hs. de ((USU)) tránsito a AROP ((GRA)).
D-29 patrullado AROP ((FCD)) y ((EDA)).

G.T.79.4 - P-1 en ((PBE)).
P-2 arribó a ((PBE)) a 1730 hs.
P-3 tomó ((PBE)). Zarpó a 1545 hs. tránsito a AROP.

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES", en ((PBE)).
"CAMPO DURAN", en proximidades boya 04.



B-18, en ((DRY)).
A-1, arribó a ((PBE)) a 1200 hs.
A-9, arribó a ((PBE)) a 2140 hs.
D-25, en AROP.

1.37. 24 MAY

Se ordena a C.G.T.79.2 tomar puerto con D-1 y D-27 (GFH-240911).
Se destaca al "CAMPO DURAN" a ordenes del C.G.T.79.2 (GFH-242016).
Se impone mensaje a C.G.T.79.2 donde se le ordena asumir control operativo del "CAMPO DURAN" y destacarse con el G.T. a AROP ((CABO BLANCO))((ADO)) (GFH-242019)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-2 patrullando en AROP.
D-1 y D-27 arriban a ((PBE)) partir 1400 hs.

G.T.79.3 - Patrullado en AROP((EBA)) y ((FCD)).

G.T.79.4 - P-3 en AROP.
P-1 y P-2 zarpan de ((PBE)) partir 0815 hs. en tránsito AROP.

Unidades Agregadas:

"CAMPO DURAN en proximidades boya 04.
Pasa bajo control operativo C.G.T.79.2.
"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY)).
A-1 en ((PBE)).
A-9 en ((PBE)).
D-25 en AROP.

1.38. 25 MAY

Se anula GFH 242019 ordenándole al G.T.79.2 permanecer en AROP ((FCL)) ((NON)) (GFH-251450)
Se anula detacada de "CAMPO DURAN" y se le ordena mantener se en área ((NON)) (GFH-251455)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-2 en AROP.
D-1 y D-27 zarpan de ((PBE)) a partir 1040 hs.
Reunión del G.T. y tránsito a AROP ((CAB)) ((ADO)) cumpliendo GFH 242019 FM C.F.T.79.



Al recibirse anulación (GFH-251450) el G.T. se dirige a nueva AROP.
"CAMPO DURAN" regresa a área ((NON)) en cumplimiento (GFH-251455).

G.T.79.3 - Patrullado en AROP ((FCD)) ((EBA)).

G.T.79.4 - Patrullado en AROP.

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY)).
A-1 en ((PBE)).
A-9 en ((PBE)).
D-25 en AROP.

1.39. 26 MAY

Se recibe requerimiento de C.G.T.79.2 sobre investigación con H3, de un área dato determinada por ruido obtenido por D-27 (GFH-262121).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1, D-2 y D-27 en AROP. A partir 1300 hs. se efectúa una ejercitación de G.E. (UNASUP D-1 y D-27, blanco D-2).
Se ordena a D-2 tomar ((PBE)) partir 270800 efectos reparación lanzador SEA-DART (GFH-261005).
"CAMPO DURAN" en proximidades boya 04.

G.T.79.3 - Patrullado en AROP ((CABO SAN PABLO)) ((CABO VIAMONTE)).

G.T.79.4 - Patrullado en AROP.

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY)).
A-1 en ((PBE)).
A-9 en ((PBE)).
D-25 en AROP.



1.40. 27 MAY

Se ordena a CODRIHELIDOS investigar área requerida por GFH 262121 FM C.G.T.79.2 (GFH-270200 FM COFUERVALDOS).
Se recibe mensaje de CODRIHELIDOS sobre contacto Clasificado Pos. Sub. 2 (GFH-O-271120).
Se recibe mensaje de CODRIHELIDOS donde indica búsqueda resultado negativo (GFH-271835).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 y D-27 patrullando en AROP.
D-2 arriba a ((PBE)) a 0800 hs.
"CAMPO DURAN", proximidades boya 04.

G.T.79.3 - Patrullado en AROP. A 1300 hs. salen de AROP, tránsito a ((USU)). Arribaron a 2030 hs.

G.T.79.4 - Patrullado en AROP.

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY)).
A-1 en ((PBE)).
A-9 en ((PBE)).
D-25 en AROP.

1.41. 28 MAY

Se recibe información del C.G.T.79.4 sobre detección emisión sonar alta frecuencia (GFH-281042).
Se ordena a CODRIHELIDOS investigar (GFH-281200)
Se recibe información del C.G.T.79.4 ampliatoria anterior con apreciación posible canalización (GFH-281132).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en AROP.
D-2 en ((PBE)).
D-27 arriba ((PBE)) a 0800 hs.
"CAMPO DURAN" en proximidades boya 04.

G.T.79.3 - En ((USU)).

G.T.79.4 - Patrullado en AROP.



Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY)).
A-1 en ((PBE)).
A-9 en ((PBE)).
D-25 arriba a ((PBE)) a 0100 hs.

1.42. 29 MAY

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-2 zarpa de ((PBE)) a 1130 hs., en tránsito a AROP.
D-1 arriba a ((PBE)) a 2040 hs.
D-27 en ((PBE)).
"CAMPO DURAN" en proximidades boya 04.

G.T.79.3 - En ((USU)).

G.T.79.4 - Patrullado en AROP.
P-2 destacado a 2140 hs. de AROP a ((PBE)) para reparaciones destilador.

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY)).
A-1 en ((PBE)).
A-9 en ((PBE)).
D-25 en ((PBE)).

1.43. 30 MAY

Se recibe información de zarpada de ((ADO)) a ((VAM)) de pesqueros MARGOT y MARIA ALEJANDRA para cumplir Orden de Operaciones COFLOMAR Nº 03"S"/82 "RELAMPAGO" Nro. de Referencia CPM-Ø7 (GFH-301002 FM SAN ANTONIO).
Se emiten instrucciones para C.G.T.79.4 para destacarse previa orden a AROP entre ((ENG)) y ((OBA)), Tarea 1 - Crear diversión zona NW ((MLV)) para facilitar ejecución otras operaciones zona sur y 2 - Adoptar PRF para ataques blancos de oportunidad. Se le asigna Control Operativo "PUERTO ROSALES" (GFH-301305)
Se ordena a "PUERTO ROSALES" zarpar día 31 MAY y dirigirse a ((NES)) (GFH-301315).



Se ordena a "CAMPO DURAN" zarpar día 31 MAY a zona Faro Mazzaredo (GFH-301321)
Se emiten instrucciones para C.G.T.79.2 para destacarse, previa orden, a AROP ((ADO)). Tareas similares a C.G.T. 79.4 (GFH-301328).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-2 patrullado en AROP.
D-1 y D-27 en ((PBE)).
"CAMPO DURAN" en proximidades boya 04.

G.T.79.3 - En ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullando en AROP.
P-2 arriba a ((PBE)) a 0800 hs.

Unidades Agregadas:

"PUERTO ROSALES" en ((PBE)).
B-18 en ((DRY)).
A-1 en ((PBE)).
A-9 en ((PBE)).
D-25 zarpó de ((PBE)) a 2330 hs. en tránsito a AROP.

1.44. 31 MAY

Se emite información a COATLANSUR sobre derrota de G.T.79.2, efectos evitar interferencias mutuas (GFH-311307).
Se ordena a C.G.T.79.2 cumplir orden destacarse (GFH-311641).
Se ordena a C.G.T.79.4 cumplir orden destacarse a partir 011800 JUN (GFH-311644).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 zarpa de ((PBE)) a 1500 hs.
D-2 en AROP.
D-27 zarpa de ((PBE)) a 2100 hs.
"CAMPO DURAN" zarpa de boya 04 a 0600 hs.

G.T.79.3 - D-26 zarpa de ((USU)) a 0830 hs. en tránsito a AROP.
D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullado en AROP.
P-2 en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" incorporado a este G.T., zarpa de ((PBE)) a 1200 hs.

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1 en ((PBE))
A-9 en ((PBE))
D-25 patrullado en AROP



1.45. 01 JUN

Se ordena a COESCUAPO que mantenga pesqueros en ((VAM)) y que traslado será previa orden (GFH 011115)
Se ordena C.G.T.79.2 mantener su grupo en área ((ENG))((OBA)) incluyendo ((NUE)) (GFH 011121).
Se ordena a "CAMPO DURAN" dirijirse a ((NES)) (GFH 011131).
Se ordena a C.G.T.79.4 mantener su grupo en área ((FRN)) (GFH 011135).
Se ordena a "PUERTO ROSALES" dirijirse a ((FRN)) (GFH011141)
Se ordena a A-1 destacarse a relevar a A-10 en ((ADO)) (GFH 011845).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).-

G.T.79.2 - Al recibirse orden de C.F.T.79 (GFH 011121) se ordena a G.T.79.4 fondear en ((ENG)).
D-27 informa contaminación agua de alimentación por averías tubos de caldera Nº 1 y condensador principal. Tiempo estimado 72 hs. (GFH 012021). Se dirije a ((DRY)).

G.T.79.3 - D-26 patrullado en AROP.-
D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - A 1200 hs. P-1 y P-3 se dirijen a AROP ordenada. A 1545 hs. se ordena invertir rumbo y regresar a AROP ((FRN)) al recibirse GFH 011135 FM C.F.T.79.
P-2 en ((PBE))

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-9 en ((PBE))
A-1 en ((PBE))
D-25 patrullado en AROP ((NON))
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área de espera ((VAM))

1.46. 02 JUN

Se recibe del C.G.T.79.2 intención de movimiento de su G.T. (GFH 020830).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE))

G.T.79.2 - D-1 y D-2 patrullando en AROP ((ENG))((OBA))
D-27 en ((DRY)), reparaciones.
"CAMPO DURAN", tránsito a ((NES)).

G.T.79.3 - D-26 Patrullado en AROP ((GRA)).
D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullado en AROP ((FRN)).



P-2 en ((PBE))
Se requiere autorización a C.F.T.79 para destacar a
P-3 a ((PBE)) por 24/48 horas para reaprovisionamiento/
mantenimiento (GFH 022236)
"PUERTO ROSALES" en AROP ((FRN))

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1 en ((PBE))
A-9 en ((PBE))
D-25 patrullado en AROP
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área de espera ((VAM)).

1.47. <u>03 JUN</u>

Se recibe información de C.G.T.79.2, que D-1 tocó un bajo fondo no registrado en cartas náuticas ni derrotero. Hélice babor una pala rota; estribor una pala tocada. Inicia travesía a ((PBE)) propulsando con eje estribor. SOA 12 nds. (GFH 031425).
Se autoriza a C.G.T.79.4 destacar P-3 a ((PBE)), cuando zarpe P-2 (GFH 031541).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 y D-2 reaprovisionamiento de "CAMPO DURAN" en ((NES))
Luego patrullado en AROP ((ENG)).
D-27 en ((DRY)).
"CAMPO DURAN" en ((NES))

G.T.79.3 - D-26 patrullado en AROP ((GRA)).
D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-3 reabastecimiento de "PUERTO ROSALES". Luego patrullado AROP ((FRN)).
P-2 en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" en ((FRN)).

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1 en ((PBE))
A-9 en ((PBE))
D-25 patrullado en AROP
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área espera ((VAM))

1.48. <u>04 JUN</u>

Se ordena CODRIHELIDOS finalizar tarea antisubmarina (GFH 040935).
Se ordena C.G.T.79.4 tomar ((PBE)) con P-1 y P-3 para 48/72 horas de mantenimiento (GFH 041755).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).



G.T.79.2 - D-2 patrullado en AROP ((ENG)).
D-1 zarpa a 1800 hs. en travesía ((PBE)).
D-27 en ((DRY)).
"CAMPO DURAN" en ((NES)).

G.T.79.3 - D-26 patrullado en AROP ((GRA)).
D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-3 patrullado en AROP. Zarpan a 2000 hs. en tránsito a ((PBE)).
P-2 en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" ordenado destacarse a proximidades boya 04.

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1 en ((PBE))
A-9 en ((PBE))
D-25 arriba a ((PBE)) 1830 horas.
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área de espera ((VAM)).

1.49. <u>05 JUN</u>

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-2 patrullado en AROP ((ENG)).
D-1 en tránsito a ((PBE)).
D-27 en ((DRY)).
"CAMPO DURAN" en ((ENG)).

G.T.79.3 - D-26 patrullado AROP ((ICD))
D-29 en ((USU))

G.T.79.4 - P-1 y P-3 tomar ((PBE)) a partir 1015 horas.-
P-2 en ((PBE))
"PUERTO ROSALES" en proximidades boya 04.

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1, zarpa a 0900 hs. y por averías fondea en boya 10.
A-9 en ((PBE)).
D-25 zarpa de ((PBE)) a 0800 hs.; en tránsito AROP ((NON))
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área de espera ((VAM)).

1.50. <u>06 JUN</u>

C.F.T.80 (COAVIAVAL) requiere apoyo de un buque blanco y rescate en ((NON)) para adiestramiento nocturno SUPER ETENDARD (GFH 061940)
A-1 informa averías (GFH 061447 y 061500)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE))

G.T.79.2 - D-1 arriba a ((PBE)) a 1400 hs.
D-2 patrullado en AROP.
D-27 en ((DRY))
"CAMPO DURAN" en ((ENG)).

G.T.79.3 - D-26 arriba a ((USU)) a 1700 hs.
D-29 en ((USU))

G.T.79.4 - DIVICOR en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" en proximidades boya 04.

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1 fondeado boya 10. Se destaca a ((PBE))
A-9 en ((PBE)).
D-25 patrullado en AROP ((NON))
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área de espera ((VAM))

1.51. <u>07 JUN</u>

Se ordena a D-25 ocupar diariamente posición para adiestramiento nocturno SUPER-ETENDARD (GFH 070951)
Se recibe de C.G.T.79.3 información estado de unidades. Reparaciones requerirán demora 5/6 días en ((USU))(GFH 072029)
Se ordena al C.G.T.79.2 efectuar prueba máxima velocidad sostenida (GFH 071731)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)) dique de carena.
D-2 patrullado en AROP ((ENG)).
D-27 zarpa de ((DRY)) a 1200 hs. tránsito a AROP.
"CAMPO DURAN" en ((ENG))

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - DIVICOR en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" en proximidades boya 04

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1 zarpa de ((PBE)) a 2000 hs.
A-9 en ((PBE))
D-25 patrullado en AROP ((NON))
Pesqueros MARGOT y MARIA ALEJANDRA en área espera ((VAM)).



1.52. 08 JUN

Se recibe información del C.G.T.79.2 sobre actividades para días siguientes (GFH 081636).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)).
D-2 y D-27 patrullando en AROP ((ENG))((PUERTO SANTA ELENA)).
"CAMPO DURAN" en ((ENG)).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-2 zarpan partir 0930 hs., tránsito a AROP ((FRN)).
P-3 en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" en proximidades ((FRN))

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
D-25 patrullado en AROP ((NON))
A-1 en tránsito ((ADO))
A-9 en ((PBE))
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área espera ((VAM)).

1.53. 09 JUN

Se recibe del C.G.T. 79.2 información sobre resultados prueba máxima velocidad sostenida: D-2 29 nds.; D-27 25.4 nds. Sin averías (GFH 091801)
Se ordena a C.G.T.79.4 destacar "PUERTO ROSALES" a proximidades boya 04 para reaprovisionamiento D-25. (GFH 091827)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)).
D-2 y D-27 patrullado en AROP ((ENG))((PUERTO SANTA ELENA)) y prueba de velocidad en ((NUE)).
"CAMPO DURAN" en ((ENG)).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-2 patrullado en AROP ((FRN)).
P-3 en ((PBE)), entra a dique de carena.
"PUERTO ROSALES" destacado para reaprovisionamiento D-25 en proximidades boya 04.

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
D-25 patrullado en AROP ((NON))
A-1 tránsito a ((ADO))
A-9 en ((PBE))
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área espera ((VAM))



1.54. 10 JUN

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)).
D-2 y D-27 patrullado en AROP ((ENG))((NUE))
"CAMPO DURAN" en ((ENG))

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU))

G.T.79.4 - P-1 y P-2 patrullado en AROP ((FRN))
P-3 en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES, reaprovisionamiento D-25 en proximidades boya 04. Finalizado tránsito a ((FRN)).

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1 en tránsito a ((ADO))
A-9 en ((PBE))
D-25 patrullado en AROP ((NON)). Reaprovisionamiento de "PUERTO ROSALES"
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área espera ((VAM)).

1.55. 11 JUN

Se recibe información del C.G.T.79.2 sobre movimientos de unidades su G.T. (GFH 110740).
Se le indica al B-18 la fecha en que debe estar operativa (GFH 111726).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE))
D-2 y D-27 patrullado en AROP ((ENG))((SANTA ELENA))
"CAMPO DURAN" en ((ENG)).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-2 patrullado en AROP ((FRN)).
P-3 en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" en ((FRN)).

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY)). Recibe orden de estar listo día 18 JUN.
A-1 en tránsito a ((ADO)).
A-9 en ((PBE)).
D-25 patrullado en AROP ((NON)).
Pesqueros "MARGOT" Y "MARIA ALEJANDRA" en área espera ((VAM)).

1.56. 12 JUN

COESCUAPO asume Control Operativo de A-10 en ((ADO)) y le ordena destacarse a ((PBE)) cuando finalice traspaso materiales a A-1 (GFH 121000).
C.F.T.50 asume Control Operativo A-1 en ((ADO)) (GFH 121030)
Se recibe informe del C.G.T.79.2 sobre actividades futuras (GFH 121740).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)).
D-2 y D-27 patrullado en AROP ((SANTA ELENA)) ((OBA)).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-2 patrullado en AROP ((FRN)).
P-3 en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" en proximidades ((FRN))

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-1 arribado ((ADO)) a 0730 hs. A partir 1030 hs. bajo Control Operativo C.F.T.50.
A-10 A partir 1000 hs. en ((ADO)) bajo Control Operativo de COESCUAPO.
A-9 en ((PBE)).
D-25 Patrullado en AROP ((NON)).
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área de espera ((VAM)).

1.57. 13 JUN

C.G.T.79.2 modifica GFH 121740 sobre movimientos futuros por avería turbogenerador.D-27 que lo obliga a tomar ((DRY)) (GFH 131215).
A-10 informa derrota y tiempo ((ADO))((PBE)) efectos evitar interferencias mutuas (GFH 131230)

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)).
D-2 y D-27 reabastecimiento de "CAMPO DURAN".
Luego D-2 patrullado AROP (SANTA ELENA)).
D-27 a 2300 hs toma muelle ((DRY)) para reparaciones.
"CAMPO DURAN" en (NES)).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU))

G.T.79.4 - P-1 y P-2 patrullado en AROP ((FRN))
P-3 en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" en ((FRN)).

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY)).
A-9 en ((PBE)).
A-10 zarpa de ((ADO)) a 1700 hs., en tránsito a ((PBE)).
D-25 patrullado en AROP ((NON)).
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área espera ((VAM)).

1.58. 14 JUN

Se ordena a D-27 brindar apoyo en ((DRY)) al submarino "SALTA" (GFH 141311).
Se recibe información de D-25 sobre averías turbina circulación agua de mar de enfriador aceite (GFH 141605). Se le ordena a 1720 hs., por canal AC07, tomar ((PBE)).
Se ordena a C.G.T.79.4 destacar a P-1 para entrar a dique ((PBE)) 151200 (GFH 141721).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)).
D-2 patrullado en AROP ((SANTA ELENA))
D-27 en ((DRY))
"CAMPO DURAN" en ((NES)).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-2 patrullado en AROP ((FRN)). A partir de 2000 hs. en tránsito a ((NON)).
P-3 en ((PBE)).-
"PUERTO ROSALES" en ((FRN))

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY))
A-9 en ((PBE))
A-10 en tránsito a ((PBE))
D-25 patrullado en AROP ((NON))
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área espera ((VAM)).

1.59. 15 JUN

Se recibe de JEMAYOAR características informe a elevar, efectos análisis operaciones (GFH 151727).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)).
D-2 Patrullado en AROP ((SANTA ELENA))
D27 en ((DRY))
"CAMPO DURAN" en ((NES)).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 toma))PBE)) a 0800 hs.
P-2 Patrullado AROP ((NON)).
P-3 en ((PBE)).
Se ordena a "PUERTO ROSALES" destacarse a ((NON)) (GFH 151012).

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY)).
A-9 en ((PBE)).
A-10 en tránsito a ((PBE)).
D-25 en ((PBE)).
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" en área espera ((VAM)).

1.60. 16 JUN

Se impone mensaje a la F.T.79 que ordena ante presente situación mantener instrucciones en vigor hasta nueva orden (GFH 160901).
Se impone mensaje a COESCUAPO para que ordene a pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" regresar a ((ADO)) (GFH 160911).
Se retrasmite a los Comandos subordinados GFH 151727 FM JEMAYOAR (GFH 161400).

G.T.79.1 - V-2 en ((PBE)).

G.T.79.2 - D-1 en ((PBE)).
D-2 patrullado en AROP ((SANTA ELENA)).
D-27 en ((DRY)).
"CAMPO DURAN" ordenado destacarse a ((ENG))(GFH 162107).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 en ((USU)).

G.T.79.4 - P-1 y P-3 en ((PBE)).
P-2 en ((NON)).
"PUERTO ROSALES" en ((NON)).

Unidades Agregadas:

B-18 en ((DRY)).
A-9 en ((PBE)).
A-10 en tránsito a ((PBE)).
D-25 en ((PBE)).
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" no pueden iniciar tránsito a ((ADO)) por condiciones meteorologicas adversas (GFH 170304 y 171245 FM RAGRA).

A continuación se detallan por Grupos de Tareas ó Unidades agregadas, las actividades más importantes desarrolladas hasta el día 1º de Julio:

G.T.79.1 - V-2 Permaneció en ((PBE)).



G.T.79.2 - D-1 permaneció en ((PBE)).
D-2 y D-27 por orden C.F.T.79 acompañan para evidenciar presencia y guiar hasta amarradero ((DHY)) al buque británico CAMBERRA el día 19 de Junio (GFH 181715 y 182330) y al buque británico NORLAND el día 21 de Junio (GFH 191811 y 201100). Su cumplimiento fue informado por C.G.T.79.2 por GFH 191036, 191111, 191421, 191903, 192152 y 210139, 210242, 210616, 211021 y 211315.
D-27 es destacado a ((PBE)) el día 23 (GFH 230920), arribando 240900 JUN.
D-2 permanece en ((NUE)) hasta que es destacado el día 25 (GFH 250939 arribando a ((PBE)) 261840 JUN.
"CAMPO DURAN" fué desafectado de la F.T.79 el día 22 JUN (GFH 220911 FM C.F.T.79).

G.T.79.3 - D-26 y D-29 hasta 28 JUN en ((USU)).
Zarpan 290430. Hasta 30 JUN en AROP ((GRA))((SCZ)).
D-26 - 301800 se destaca a ((PBE)) arribando 021000 JUL.
D-29 - 301800 CHOP COARENAUSTRAL.

G.T.79.4 - DIVICOR permaneció en ((PBE)).
"PUERTO ROSALES" fue desafectado de la F.T.79 el día 28 JUN (GFH 281351 FM C.F.T.79).

Unidades Agregadas:

B-18 - 262230 JUN, finaliza reparaciones y zarpa de ((DHY)) arribando a ((PBE)) 281500 JUN
A-9 permaneció en ((PBE)).
A-10 permaneció en ((PBE)).
D-25 permaneció en ((PBE)).
Pesqueros "MARGOT" y "MARIA ALEJANDRA" zarparon de ((VAM)) 170915 JUN arribando a ((ADO)) 191500 JUN (GFH 191510 FM RAGRA) Asume su control CONATRAM.

3. PROCEDIMIENTOS TACTICOS PROPIOS Y DEL ENEMIGO-VIRTUDES Y DEFECTOS *

3.1. Acción Antisubmarina

3.1.1. La inteligencia previa disponible sobre los medios submarinos del enemigo y sus procedimientos de utilización, complementada por otras informaciones y comprobaciones obtenidas a partir del comienzo de las operaciones, permite asegurar:

a. Que podían disponer en el área de operaciones permanentemente de hasta 3 submarinos nuclearea (velocidad máxima en inmersión: 30 Nds.) y 1/2 submarinos convencionales (velocidad máxima en inmersión: 17 Nds.). Ello les permitía mantener un adecuado despliegue cubriendo amplias zonas marítimas convenientementes distribuidas. A ello debe sumarse la capacidad de redespliegue en función de las velocidades disponibles.

b. Que utilizaron los submarinos vinculados tácticamente a ciertos grupos de Tareas de unidades de superficie, a distancias de 80 a 100 millas de los mismos con fines de defensa y protección cercana.

c. Que el disponer en forma permanente y sistemática de información satelitaria sobre la posición y movimientos de las unidades propias, unido a las velocidades ya mencionadas, les proveía una particular y eficaz capacidad de redespliegue.

d. Que se pudo suponer con un alto grado de seguridad, por lo menos en tres oportunidades, que algunos de los submarinos operaban en las proximidades y en contacto con los Grupos de Tareas propios.

e. Que disponían de torpedos antibuque (TIGER-FISH) de 15.000 Yds. de alcance y gran efectividad y sensores de alta perfomance: alcance hidrofónico sobre una fuerza, SM Nuclear: 60 Ms., SM Convencional: 40 Ms.

3.1.2. Frente a las capacidades submarinas del enemigo señaladas, los medios defensivos propios resultaban insuficientes, a saber:

a. Alcances medios sonares activos:

DD aproximadamente 2000/2500 yds.
DLG/CB aproximdamente 3500/4000 Yds.

SECRETO



Estos alcances unidos al número de unidades A/S disponibles, impedían formar una cortina A/S eficaz que negara al enemigo la distancia de lanzamiento de sus armas en los 360° (caso SM Nuclear) sobre el núcleo.

b. Alcances medios escucha sonar pasiva:

DD aproximadamente 3000 Yds.
DLG/CB aproximadamente 1500 Yds.

c. Alcance armas A/S desde unidades de superficie:

Torpedo MK 44: 1500 Yds.
Torpedo A-244-S: 4500 Yds.

d. Bombas de profundidad

DD aproximadamente un promedio de 10 bombas MK 9

e. Las unidades de superficie no disponen de armas A/S de mediano alcance proyectables desde a bordo.

f. Solo los DLG (HERCULES y SANTISIMA TRINIDAD) disponían de helicópteros (SEA LYNX) con capacidad para transportar armas A/S. tanto diurno como nocturno.

g. El PAL disponía de 2 helicópteros SEA-KING con capacidad de búsqueda sonar y transporte de armas, solo en horas diurnas, por falta de adiestramiento nocturno. Esta disponibilidad solo permitía utilizarlos para explotación de contactos.

h. El PAL disponía de 4 aviones S2E de los cuales por razones de mantenimiento solo podían ser computados como operativos 2 y eventualmente 3.
Estas aeronaves debían satisfacer requerimientos de exploración Antisuperficie y Antisubmarina no necesariamente simultáneas, lo que no permitía mantener un esfuerzo persistente y sistemático de búsqueda A/S mediante el uso de campos de sonoboyas pasivas. En oportunidades en que se usaron barreras de sonoboyas para proteger a la Fuerza durante el tránsito por áreas de fuerte amenaza submarina posible (cruce GOLFO SAN JORGE y boca GOLFO SAN MATIAS) ese esfuerzo solo se pudo mantener por períodos del orden de 12 horas, valor que no aseguraba una protección adecuada.

i. La explotación de dos contactos submarinos obtenidos (día 5 de mayo y 6 de mayo) exigieron la utilización de todas las aeronaves disponibles en el PAL por períodos del orden de 24 horas.

3.1.3. El análisis teórico de las capacidades de los submarinos nucleares (velocidad de seguridad y velocidad máxima silenciosa) ,en función de la profundidad arrojó los siguientes resultados:

Profundidad Area Segura		Distancia Segura Quilla-Fondo	Velocidad Seguridad Hasta	Plano Max. Resultante	Máx.Vel. Silenciosa A Rb.Recto
50 m.	28 br	18	5	32	9
80	44	24	10	56	12,5
120	66	36	15	84	15/11
180	100	60	20	120	17,5
240	150	75	25	165	20/17,5
450	260	90	30	360	30

3.1.4. Como consecuencia del análisis anterior, entre el 15 de abril y el 3 de mayo, se adoptó la decisión de mantenerse dentro de la isobata de 100 metros, aceptando la amenaza submarina remanente, mientras no existiera otro incentivo que aconsejara modificar esta decisión, como ocurrió el día 1º de mayo al intentar iniciar acciones ofensivas sobre la F.T. Británica. (GFH-012007 de C.F.T.79).

3.1.5. Por GFH 030755 se recibe la orden de COATLANSUR (luego del hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" y ataque aéreo al AVISO A.R.A. "SOBRAL") de "adop

tar protección antisubmarina en zonas de muy baja profundidad". Esta medida proveyó en la práctica una aceptable defensa A/S pero obligó a la F.T.79 a mantenerse alejada de la zona de actividad de las unidades de superficie del enemigo impidiendo de esa manera la concreción de acciones ofensivas aún las de la aviación embarcada por limitaciones de alcance.

3.1.6. Teniendo en cuenta los reducidos alcances en los sonares activos, se ordenó mantenerse, en situaciones normales, en escucha hidrofónica a los fines de reducir la indiscresión acústica.

No obstante vale la pena considerar que la calidad de los sensores de los SM Nucleares hacen que su alcance de detección hidrofónica sobre los ruidos producidos por una fuerza de alta velocidad sea superior al que obtendría sobre emisiones sonar.

3.1.7. La utilización de altas velocidades de la fuerza propia como defensa A/S presentó limitaciones en el caso de los SM Nucleares. La velocidad máxima sostenida de cualquiera de los Grupos de Tareas propio no podía superar los 20 Nds. efectivos, sensiblemente inferior a la máxima en inmersión de los SM Nucleares (30 Nds.).

3.1.8. Sugerencias:

a. Analizar en profundidad el problema de la defensa A/S de una fuerza naval frente a los medios disponibles por los enemigos potenciales, con el objeto de adoptar las medidas contribuyentes a ese fin. Esas medidas pasan necesariamente por algunos o todos los siguientes aspectos:

- Unidades de superficie de alta velocidad (30 Nds. ó más).

- Disponibilidad de helicópteros A/S en las unidades de superficie.

- Mejoramiento de los equipos (productores de ruidos) anti-torpedos.

- Mejoramiento de las capacidades de detección de los sonares activos y pasivos (más de 10.000 Yds.).

- Disponibilidad de armas proyectables de mediano alcance.

- Disponibilidad de aviones A/S basados en tierra embarcados con reales capacidades de búsqueda y ataque, que permitan mantener un esfuerzo persistente y sostenido en el tiempo.

- Adecuar las tácticas y procedimientos A/S a las características y capacidades de los medios submarinos modernos.

- Incrementar sustancialmente el adiestramiento.

3.2. Operación de Portaaviones

3.2.1. El PAL operó con: 8 aviones de ataque A4Q, 4 aviones A/S y de exploración S2E, 2 helicópteros A/S H3 y 3 helicópteros de propósitos generales AIØ3.

3.2.2. Las dimensiones y características (ascensores centrales) de la cubierta de vuelo, imponen serias limitaciones a la flexibilidad de operación simultánea de los distintos tipos de aeronaves. No es posible mantener interceptores y aviones de ataque listos en cubierta mientras se operan aviones ó helicópteros A/S ó de exploración. Ello impone severas restricciones y obliga a permanente movimientos de aeronaves en cubierta para habilitar una u otra operación.

3.2.3. La capacidad de interceptación es muy limitada por:

a. La asignación de ILC disminuye la ya reducida capacidad de ataque (8 A4Q en total). Normalmente se operó con 2 ILC.

b. No se dispone de capacidad de interceptación nocturna.

c. Se dispone de una sola catapulta.

d. No se dispone de un radar determinador de cota. Si bien el PAL siempre navegó acompañado por lo menos con un DLG, ello no ofrece una solución adecuada ya que los radares 909 son utilizados simultáneamente para proveer información para el lanza-

miento de misiles y además su alcance es menor que el radio de acción de los aviones interceptores.

3.2.4. La capacidad de ataque se vió afectada por:

a. El grupo de ataque podía estar constituído como máximo por 6 aviones A4Q. El análisis teórico de la posibilidades de un ataque aéreo teniendo en cuenta los medios en defensa AA del enemigo indicaban en términos generales que se disponía de capacidad para ejecutar un solo ataque con probabilidad de que solo dos aviones alcanzaran el blanco, con pérdidas del 50 al 60 por ciento.

b. Los radio de acción teóricos de ataque eran los siguientes:

VIENTO EN CUBIERTA.	CONFIGURACION MK-82-S(500 Lb)	COMBUSTIBLE	RADIO DE ACCION	PERFIL
41 Nds.	6	"B" (7000)	238 NM 180 NM	ALTO-BAJO-BAJO-ALTO BAJO-BAJO
39 Nds.	4	"B" (7000)	Idem	Idem
31 Nds.	3	"B" (7000)	Idem	Idem
26 Nds.	2	"B" (7000)	Idem	Idem
39 Nds.	6	"A"+50(6000)	140 NM	BAJO-BAJO
31 Nds.	6	"A" (5000)	105 NM	BAJO-BAJO
26 Nds.	6	(4000)	70 NM	BAJO-BAJO

SECRETO

FOJA Nº 3-7

c. Siendo la velocidad efectiva del PAL no superior a 20 Nds., la planilla del punto anterior pone en evidencia que el radio de acción de los ataques aéreos depende sustancialmente del viento real existente. A título de ejemplo se puede señalar que entre el 29 de abril y el 2 de mayo(única oportunidad en que se estuvo en condiciones de intentar proyectar un ataque aéreo) el viento real se mantuvo por debajo de los 10 Nds.
En esas condiciones para una configuración de 6 bombas de 500 libras, se disponía de radios de acción entre 70 y 100 millas, estas distancias no resultaban aceptables frente a las capacidades del enemigo.

d. Por otro lado la velocidad de 20 Nds., máxima sostenida, no proveía una defensa A/S adecuada.
La orden recibida el día 3 de mayo de adoptar protección A/S en zonas de muy baja profundidad; obligaba al PAL a mantenerse en proximidades de la costa. Teniendo en cuenta que el radio de acción máximo de los aviones de ataque embarcados era de 240 millas y las posiciones que debía ocupar el PAL por razones de defensa A/S, ello no permitía alcanzar ningún objetivo material del enemigo.
Consecuentemente resultó evidente que era más redituable operar los aviones A4Q desde bases en tierra, aumentando de esa manera sustancialmente sus radios de acción y capacidad de portar armamento.

3.2.5. Los aviones S2E, utilizados como exploradores disponían de un radio de acción de 300/350 millas. Las limitaciones de movimientos impuestas a la fuerza por la amenaza submarina, obligaban a utilizar los exploradores de máxima distancia. Esta circunstancia no permitió que el regreso de los aviones al PAL fuera conducido de manera de negar la posición de la fuerza. Así fue como en la noche del 1º de mayo la fuerza fue detectada por dos exploradores aéreos enemigos que seguramente siguieron el regreso de un explorador propio.

3.2.6. El PAL no brinda la infraestructura mínima necesaria para el mantenimiento de las aeronaves de la Escuadrilla A/S al no disponer de un equipo propio de mantenimiento electrónico y aeronáutico. Además las característica del hangar no permiten la prueba de motores en

su interior, lo que obliga a que las mismas deban ser hechas en cubierta interrumpiendo ó afectando consecuentemente las operaciones de vuelo ó por el contrario impone demoras en la ejecución de dichas pruebas afectando la disponibilidad de aviones.

3.2.7. Sugerencias:

a. Mientras se mantenga la decisión estratégica de disponer de una fuerza naval con capacidad ofensiva es necesario persistir en el proyecto de modernización del actual PAL.

b. Lo anterior permitirá utilizar a pleno la capacidad de ataque e interceptación todo tiempo de los aviones SUE.

c. La mayor cantidad de fallas y avería de los aviones S2E estuvo centrada en sus motores, por lo tanto considero imprescindible analizar con urgencia la posibilidad y conveniencia de encarar el cambio de dichas plantas de poder por turbohélices, ello resolvería una parte considerable de los problemas que actualmente limitan la operación de estas aeronaves. Al mismo tiempo analizar la conveniencia de actualizar su equipamiento electrónico.

d. Las limitaciones operativas derivadas del tamaño y características del actual PAL (cubierta de vuelo, hangares, ascensores, velocidad, etc.) no son solucionables pero si deben ser tenidas en cuenta en ocasión del estudio de su reemplazo.

3.3. Defensa Antiaérea

Si bien no se concretaron ni recibieron ataques aéreos que permitan evaluar los procedimientos tácticos y medios de defensa AA, se pueden señalar las siguientes conclusiones ó deducciones:

3.3.1. La defensa AA puntual de las unidades de la FLOTA DE MAR, basada en artillería de diferentes calibres y sistemas de control tiro, es evidentemente escasa y de dudosa efectividad.

SECRETO

FOJA Nº 3-9

3.3.2. La característica anterior se ve agravada en el caso de rechazo de aviones a baja cota y más aún en el caso de misiles SUP-SUP ó AIRE-SUP.

3.3.3. No hubo oportunidad de verificar la eficacia del sistema GWS 30 de los DD tipo 42 con misiles SEA DART. No obstante la información obtenida por pilotos propios en los ataques a unidades similares británicas y los resultados obtenidos en dichas acciones, permiten retener serias dudas sobre su eficacia, especialmente en caso de aviones a baja cota ó misiles.

3.3.4. Se ha obtenido información de que el enemigo parece haber usado helicópteros para la detección de ataques aéreos a baja cota ó con misiles roza-olas.

3.3.5. A pesar de la escasa disponibilidad de equipos de CME en los aviones exploradores S2E el uso de procedimientos adecuados, permitió eludir la acción contraaérea del enemigo, por lo menos en los pocos casos en que se dió esta situación.

3.3.6. En la única oportunidad en que un Grupo de Tarea propio fue detectado y mantenido en contacto por exploradores aéreos enemigos, no se observó el uso de tácticas MAE, presumiblemente por ser una acción nocturna y no disponer la fuerza propia de interceptores con capacidad nocturna, manteniéndose los exploradores a distancia mayores de 70 millas.

3.3.7. Sugerencias:

a. El mejoramiento de la capacidad de rechazo AA puntual, ya sea contra aviones a cualquier cota y misiles roza-olas, pasa necesariamente por la disponibilidad de sistemas de artillería de alta velocidad y volumen de fuego y de sistemas de misiles AA y antimisiles de corto y mediano alcance de alta perfomance.

b. En el caso de aviones a baja cota y misiles roza-olas es vital disponer de sistemas de detección que provean el preaviso necesario. Debería analizarse la aptitud para esta tarea del uso de helicópteros dotados con radares adecuados en reemplazo de aviones DAT solución apta pero sumamente onerosa tanto para su obtención como para su mantenimiento.

c. Implementar y verificar procedimientos tácticos, de los cuales aún se carece, para la utilización de equipos interferidores activos, lanzadores CHAFF, DAGAIE y otros, especialmente como medios a oponer a los misiles roza-olas.

d. Incrementar el adiestramiento proveyendo los medios adecuados, tales como blancos aéreos telecontrolados que permitan reproducir situaciones de acción aérea similares a las esperable en combate.

3.4. Acciones de Superficie

Como en el caso anterior, no se produjeron acciones concretas que permitan obtener conclusiones, pero de las ejercitaciones realizadas en la fase preliminar de la operación con el objeto de ajustar tácticas y procedimientos, se puede apreciar:

3.4.1. Es prioritario y vital la necesidad de reconocer el blanco por lo menos e identificarlo como única forma de conducir operaciones de superficie eficaces sobre los correctos objetivos materiales. Para ello es necesario profundizar los procedimientos de identificación electrónica (MAE). A la luz de la frondosa y versátil utilización de helicópteros por parte del enemigo se reafirma la necesidad de que las unidades de superficie dispongan de helicópteros todo tiempo con capacidad de portar armas antisuperficie, como un medio muy apto para contribuir a las tareas de reconocimiento e identificación.

3.4.2. El ataque al Aviso A.R.A. "SOBRAL" es un ejemplo de lo señalado en el punto anterior. Fue inicialmente reconocido por helicópteros y luego que el buque abrió fuego sobre ellos, fue dañado por un misil presumiblemente SEA-SKUA (15 millas alcance), lanzado por helicópteros desde una distancia superior al alcance de las armas de rechazo AA.

3.4.3. Sugerencia:

Surge de la lectura de los puntos anteriores la necesidad de que las unidades de superficie dispongan de adecuado número de helicópteros, todo tiempo, con capacidad de portar armas de mediano alcance.

3.5. Apoyo Logístico en el Mar

3.5.1. Desde el comienzo de las operaciones se dispuso de dos petroleros de Y.P.F. conjuntamente con el A.R.A. "PUNTA MEDANOS", con capacidad para reaprovisionamiento en el mar. Ello permitió que cada uno de los tres Grupos de Tareas en que estaba organizado la F.T.79, contara con un buque de reaprovisionamiento asignado.

3.5.2. El desempeño de las unidades de Y.P.F. fue satisfactorio. No obstante, dadas las características, dotación, adiestramiento y especialmente su velocidad, no fue posible incorporarlas a los Grupos de Tareas y debieron operar desde posiciones de espera especialmente seleccionadas.

3.5.3. Sugerencia:

Se revitaliza la necesidad de disponer de por lo menos un buque logístico de adecuadas características y velocidad máxima que, sostenida permita acompañar a las F.T. navales y proveer además de combustible otros reaprovisionamientos, especialmente en operaciones prolongadas. Esta unidad deberá tener facilidades para la operación de helicópteros.

3.6. Otros Aspectos

3.6.1. En repetidas oportunidades se analizó la factibilidad de interferir, con medios de superficie las líneas de abastecimiento del enemigo en su tránsito desde ISLA ASCENCION hacia el área de operaciones en MALVINAS. En todos los casos dichos análisis arrojaron como resultado la poca factibilidad y aceptabilidad de las mencionadas acciones, fundamentalmente por las siguientes razones:

a. El enemigo disponía de información permanente y sistemática sobre la posición de las unidades propias, lo que le permitía desviar a tiempo dicho tráfico.

b. No se dispuso de exploración aérea lejana permanente, que posibilitara la oportuna localización de las unidades logísticas del enemigo y el conocimiento de sus movimientos, como para intentar una interceptación con alguna probalidad de encuentro.

c. A fin de minimizar la amenaza submarina resultaba necesario interceptar lo más alejado posible de la zona de MALVINAS, lo que imponía servidumbres logísticas a las fuerzas propias, difíciles de satisfacer con los medios disponibles.

d. Los medios de superficie propios tenían algunas limitaciones que comprometían la factibilidad de dichas operaciones:

- DD: velocidad máxima sostenida no superior a 24 nds. y poca confiabilidad para acciones prolongadas a gran distancia.

- DLG: de las 2 unidades existentes solo una poseía una adecuada capacidad para acción de superficie (D-1 con EXOCET).

- CB: limitada velocidad máxima sostenida no mayor de 20 nds., y posibilidad de verse drásticamente reducida por estado del mar.

- PAL con GAE: limitada velocidad máxima sostenida no mayor de 20 nds. y elevada vulnerabilidad ante acciones de submarinos.

3.6.2. En el ámbito de las operaciones conjuntas propias se puso de manifiesto una total carencia de procedimientos comunes para el empleo conjunto de las fuerzas, mereciendo destacarse las siguientes falencias:

a. Deficientes procedimientos de reconocimiento e identificación (ARA-FAA) que afectó seriamente el control aéreo en el mar y en muchos casos obligó a estériles esfuerzos de la defensa AA de la fuerza naval.

b. Dificultades para el control aéreo por diferencias en los procedimientos de comunicaciones y disponibilidad de equipos compatibles entre ellos (ARA-FAA).

c. Utilización de diferente idioma operativo (ARA-FAA).

d. Falta de adiestramiento en procedimientos de control aéreo conjunto.

e. Carencia de un sistema conjunto seguro y eficaz para intercambio de información de inteligencia y contactos.

f. El punto 3 del informe del Comandante del Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" (carpeta Nº 9) contiene una completa ampliación sobre este aspecto.

4. SORPRESAS TACTICAS Y TECNICAS

Las unidades de la F.T.79 no tuvieron prácticamente contacto táctico con el enemigo, salvo esporádicas situaciones los días 1 y 2 de mayo, no obstante puede asegurarse que no se apreciaron aspectos operativos que pueden ser considerados como sorpresas tácticas ó técnicas.
Por otra se dispuso de información de inteligencia suficientemente completa, especialmente en lo referente a medios y armas que disponía el enemigo.
Sin embargo conviene señalar aqui algunos aspectos significativos del empleo operativo de los medios que confirmaron presunciones existentes ó merecen ser destacados.

4.1.- Utilización de los aviones SEA-HARRIER como exploradores aprovechando las características de los radares BLUE-FOX, habiendose verificado su capacidad para mantener exploración en contacto.

4.2. Uso intensivo de helicópteros para todo tipo de tareas con gran versatilidad y flexibilidad.

4.2.1. La casi totalidad de las unidades de superficie poseian helicópteros ó facilidades para operarlos, incluyendo los buques auxiliares y aún los buques mercantes utilizados en esta operación.

4.2.2. Fueron utilizados en tareas tales como:

a. Búsqueda A/S

b. Exploración aérea y DAT

c. Reconocimiento e identificación

d. Enlace de comunicaciones

e. Ataque antisuperficie, basicamente con misiles SEA-SKUA, lo que les proveía capacidad para lanzar sus armas por fuera del alcance de la defensa AA puntual.

f. Apoyo logístico a unidades navales y terrestres

g. Transporte de personal en acciones de desembarco

h. Spotter terrestre

i. Apoyo cercano en operaciones terrestres

j. Salvamento y rescate en casos de hundimiento ó abandono de buques.

k. Transporte de heridos.

4.2.3. Utilización sin restricciones de canales de comunicación en MF y HF para ligazón en un teatro, que por su extensión, no permitió el uso de bandas más discretas.
Utilización de indicativos de llamadas de gran variabilidad y lenguaje convencional que proveía adecuada seguridad.

4.2.4. Al margen de los alcances específicos de este informe, es importante señalar algunas consideraciones sobre la vulnerabilidad de las unidades británicas a los ataques aéreos con misiles, bombas y cohetes.

a. Poco eficaz defensa AA contra ataque de aviones a baja cota, y aparentemente nula, contra aviones a baja cota que lanzan sus armas a distancias mayores de 15 millas.

b. Escasa resistencia al castigo, tanto desde el punto de vista estructural, como de sus equipos y sensores, especialmente los expuestos en cubierta.



6. COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL

6.1 INTRODUCCION

De acuerdo con lo ordenado por PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82"S" el Departamento Personal se aboca a la tarea de completar las tripulaciones de las Unidades de la Flota de Mar y principalmente de las unidades más antiguas (Crucero, Portaaviones y Destructores Ex USA), ya que las nuevas unidades estaban prácticamente al 100% en lo que se refiere a cantidad de personal.

La tarea indicada anteriormente finalizo practicamente en los umbrales de la zarpada de los buques y ella es realizada en coordinación con el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES y la DIRECCION DE ARMAMENTO DEL PERSONAL NAVAL.-

En concreto, las unidades zarpan al 100% cuantitativamente hablando, pero en lo cualitativo se produjo una importante afectación, ya que en las unidades más viejas se había completado por personal no seleccionado y en las nuevas se había producido una rotación importante con motivo del personal que debía prepararse para buscar las unidades en Alemania.

6.2 ANALISIS EN FUNCION DEL PERSONAL

En general debe destacarse que el comportamiento del personal puede ser calificado "SOBRE LO NORMAL", con diferencias basadas en el enfoque adoptado y producto de lo explicado en párrafo 6.1 .
Si analizamos estrictamente un comportamiento profesional/técnico veremos que hubo algunas deficiencias, las cuales se presentaren principalmente al iniciar el período.
Si nos atenemos a lo estrictamente humano (anímico-moral), se presentaron tres períodos netamente definidos.-

6.2.1 A partir de la zarpada y hasta 2 de mayo. Gran motivación e incluso hasta excitación, lo cual redundó en un Excepcional comportamiento. Esto facilitó grandemente el período inicial acelerado de alistamiento/adiestramiento, para alcanzar un aceptable nivel de preparación de la unidad.-

6.2.2 Desde el 2 de mayo (hundimiento del General Belgrano) hasta proximidades del 14 de junio.
Preocupación y conciencia de guerra. Deseos de aumentar la preparación profesional. Estado de ánimo afectado pero sin decaer en el accionar diario.
El mantener dentro de límites precisos en lo que a situación geográfica se refiere, hizo que en algunos casos la vida se tornara tediosa.-

///-2.

6.2.3 En proximidades del 14 de junio.
Sentimiento de desazón y frustración afectó a casi todo el personal.-

6.3 ANALISIS EN FUNCION DEL MATERIAL

El personal que desempeñó funciones en las nuevas unidades, no se vió recargado, como el que desarrolló tareas a bordo de las unidades más viejas, en cuanto se refiere a reparaciones y/o mantenimientos de equipos o sistemas que por lo obsoletos, estaban mucho más tiempo fuera de servicio o averiados. Cabe señalar entonces que el personal de los buques más antiguos sobrellevó con gran espíritu y predisposición las tareas extras, con el aditamento que se desarrollaban en estado de guerra.
En cuanto a comodidades y comfort, debe hacerse una disquisición similar a la del párrafo precedente.-

6.4 APOYO BRINDADO

Dentro de las restrinciones propias de los medios a disposición y de las condiciones imperantes producto de la situación se brindó apoyo religioso y de bienestar al personal de las unidades.

6.5 EVALUACION FINAL

A la luz de lo explicitado hasta este punto y habiendo verificado que hubo una recarga sensible de tareas, que las condiciones en las que se actuó pusieron una fuerte presión psíquica, que la estadística de problemas disciplinarios presenta una disminución para con situación normal, aprecio que el comportamiento del personal ha sido sin duda "SOBRE LO NORMAL"

6.6 SUGERENCIAS

6.6.1 Mantenimiento de un cubrimiento del 100% de las planillas de armamento de las unidades en lo que respecta a cantidad y calidad.-

6.6.2 Mejorar la capacitación del personal en Escuelas y Centros de Instrucción/Adiestramiento.-

6.6.3 Evitar el gran porcentaje de pases a fin de año, haciendolo solo en pequeños porcentajes, tratando de lograr una continuidad de por lo menos 3 años para personal Superior y 5 años para personal Subalterno, con una veteranía para TN/SS en condiciones de ascenso por lo menos 9 años.-

6.6.4 Ejecución de un plan de actividades físicas que lleve al personal a mantener un buen estado físico y a soportar esfuerzos mayores que los que hoy puede afrontar.-

6.6.5 Creación de cursos de instrucción sobre unidades y de refresco relacionados, para ser dictados al personal al ser dado de pase o cuando lo considere el Comando.-

6.7 EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO

6.7.1. La mayoria de las unidades de la Flota de Mar, al iniciarse las operaciones reales, se encontraban en la fase inicial de su adiestramiento, habiendo desarrollado la 1ra. etapa de mar entre los días 15 y 25 de Marzo, a nivel de adiestramiento individual y por DIVISIONES, según PAE del 1er. período de actividades de la Flota de Mar.

Por lo expuesto, como evaluación general, puede decirse que el nivel inicial puede calificarse como BASE POBRE y al finalizar la primera etapa de mar como "TECNICAS DE GRUPO", ambos correspondientes a lo explicitado en el Cap. 04 de la Publicación F. Mr. 2 "C" "NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO DE LA FLOTA DE MAR" (NORAD 101).

A efectos de elevar rápidamente el nivel inicial, se ordenó ejecutar, entre los días 17 y 24 de APR, actividades de adiestramiento en conducción de ataques con misiles, PAYD s diurnos y nocturnos, guerra electrónica, defensa antiaérea y contra aérea etc, mientras la fuerza se desplazaba a ocupar las posiciones iniciales ordenadas.

Este período de adiestramiento intensivo, el desarrollo posterior de las actividades que hacian a las operaciones reales y las ejercitaciones que se ejecutaron cada vez que las circunstancias lo permitían, fué incrementando aceleradamente el nivel de adiestramiento (tener en cuenta el "incentivo"), hasta alcanzar hacia el fin de las operaciones, un nivel que puede calificarse de "ACEPTABLE".

6.7.2. SUGERENCIAS:

6.7.2.1. Implementar un plan de renovación de Planas Mayores y Dotaciones que permita no desarticular los equipos operativos, que normalmente alcanzan al término de cada año naval, niveles de adiestramiento DESEABLES, a fin de tener a lo largo de todo el año, los buques en condiciones de ejecutar operaciones reales, sin, como en el caso que nos ocupa,

deber intentar elevar el nivel de adiestramiento a niveles aceptables mientras se perciba * la inminencia del contacto táctico.

6.7.2.2. Mejorar sensiblemente la calidad de la instrucción y el adiestramiento que se ejecuta en nuestras escuelas y centros revitalizándolos, al dotar a los mismos del personal necesario en cantidad y calidad y proveer el equipamiento compatible con las necesidades que la tecnología de las nuevas unidades impone.

6.7.2.3. Asignación de la necesaria cantidad de munición de combate y misiles para la ejecución de ejercitaciones de armas que permitan:

- La prueba efectiva de las mismas.-
- La familiarización del personal con su operación en condiciones similares a las reales.-
- La obtención de un adecuado grado de confianza en la efectividad de los sistemas de armas.-

6.7.2.4. Implementar una vigorósa política para asegurar la concreción de un adecuado adiestramiento conjunto, especialmente con la FUERZA AEREA ARGENTINA.

SECRETO

9. INTELIGENCIA AMBOS BANDOS, EVALUACION A NIVEL COMANDO INFORMANTE

9.1 - INTELIGENCIA OPERATIVA

9.1.1 - Introducción

El 12 de abril a 0800 horas, el Señor COMANDANTE DE LA FLOTA DE MAR, impartió la orden de planeamiento que determinó que la Central de Inteligencia elevara a 2000 horas, el Anexo de Inteligencia al PLAN DE OPERACIONES Nº 2/82"S" de la F.T. 79, Nº de Ref. SLA-05.

9.1.2 - Inteligencia Propia

Dado que prácticamente no se contaba con material alguno, con referencia a Gran Bretaña y de donde obtener datos de Inteligencia, esta Central con base a la Información Estratégica enviada por la JEFATURA DE INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, más información enviada por el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES y carpetas recibidas del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL y apreciaciones confeccionadas entre el 25/III y el 21/IV con respecto a este tema por esta Central, comenzó a elaborar una Apreciación de Inteligencia, lo más completa y detallada posible, con el objeto de apoyar el planeamiento y órdenes del Señor Comandante de la F.T.79.

Debo destacar que siendo la F.T. 79 un componente del escalón superior COATLANSUR y en función de las restricciones de Comunicaciones, producto del Plan CONEM, se coordinó con la Central de Inteligencia del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, a fin que directamente y en oportunidad,

////....

////...



enviara la correspondiente Apreciación de Inteligencia a todas las Unidades de la F.T.79; este procedimiento aseguró mantener actualizadas a las unidades que se encontraron destacadas y/o fuera del alcance UHF, de la Nave Almirante.

En la práctica y dado que no se contaron con medios propios de obtención/colección de información (exploraciones aéreas, relevamientos fotográficos, operaciones subrepticias de inteligencia), la apreciación de Inteligencia de COATLANSUR constituyó la base esencial y muchas veces la única, con que se contó en la Flota de Mar (F.T.79).

En resumen, el personal de Inteligencia de la Flota de Mar, asignado a la FUERTAR 79, actualizó la inteligencia con base en informaciones de COATLANSUR y toda otra que pudo obtenerse a través de fuentes abiertas (radios nacionales e internacionales), y aquellas que se obtuvieron por interceptación de comunicaciones , en la unidad en la que estaba embarcado el Señor Comandante de la Fuerza o en unidades de la Fuerza de Tareas, ubicadas dentro del alcance UHF.
Debe destacarse que más allá del apoyo que los Cargos Comunicaciones de las unidades mencionadas prestaron para la obtención de información, se contó con un grupo de escucha compuesto por ocho (8) Cabos Principales y un (1) Suboficial Segundo, de ellos al zarpar la Nave Almirante (17 de abril de 1982) seis (6) quedaron a órdenes de la Central de Inteligencia de COATLANSUR en Puerto Belgrano y tres (3) embarcaron en la Nave Almirante.

Para completar la tarea de escucha se embarcaron Conscriptos con algún conocimiento de inglés, al igual que se hizo en el resto de las unidades a flota, dependientes de este Comando (3 por buque- nivel de ingles 70% aproximadamente).
Si bien en el Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO" se contaba con una instalación para la Central de Inteligencia, ella no había sido utilizada durante algunos años y por ende estaba desactualizada; esto se agravó aún más cuando por

////...

obvias razones el diseño había sido pensado para el Marco Regional y no para una confrontación de esta naturaleza. Es así que en cinco (5) días se trató de obtener el material que permitiera adecuar la instalación como para servir con la mayor aptitud posible en esta situación. Hubo que superar grandes dificultades en el orden de las Comunicaciones Internas y en la obtención de material para presentación. Obviamente, en este último punto (material para representación) y previendo que por la organización sería prácticamente segura la necesidad de cambiar de buque y con restricciones de comunicaciones vigentes, se montó un sistema transportable y de rápida instalación, que permite efectuar el cambio de instalación y rearme en una hora, pudiéndose transportar en un helicóptero SEA LYNX.

Con base en la situación previamente mencionada, se confeccionó la Apreciación de Inteligencia de detalle, que se agrega, en su aspecto más importante como Anexo 1.-

Se confeccionaron Apreciaciones de Inteligencia en oportunidades favorables, las cuales fueron expuestas ante el Señor Comandante y su Estado Mayor.

Se presentaron, asimismo, diariamente (cuando se contó con información suficiente como para producir inteligencia) apreciaciones de política internacional y militar.

A este respecto cabe señalar que las correspondientes al período en que el Comando se ejerció desde la Base Naval Puerto Belgrano (a partir de 12 de Mayo) fueron presentadas con síntesis de prensa diaria que abarcaban, en el marco interno, los factores militar, político, gremial, económico y personalidades.

9.1.3 - Sugerencias

9.1.3.1 - De continuarse con la orgánica actual, la Flota

SECRETO

///.....



de Mar debe poseer a través de su Departamento Inteligencia, la necesaria libertad de acción como para establecer Medios propios de colección.

Esto debe ser coordinado con la acción de Guerra Electrónica y como así también con las funciones de Escalones Superiores en el área técnico funcional.

En pocas palabras montaje de un sistema ágil de Inteligencia.

9.1.3.2- Si bien ya se han ordenado los estudios correspondientes para iniciar a partir del 1º de Diciembre próximo la constitución del "Banco de Datos de Inteligencia de la Flota de Mar", a través de computadoras, aprecio debe implantarse este accionar en forma general para el área en la ARMADA y como asimismo, deberá proveerse el necesario equipamiento como para lograr la representación a través de este mismo sistema - Esto se ha estudiado y se considera apto y factible.

9.1.3.3 - Prever la asignación en los planes de comunicaciones de circuitos "LINK" entre unidades, para el área de Inteligencia.

9.1.3.4 - Estudiar el equipamiento material de las Centrales de Inteligencia de la Flota de Mar y su relación con el necesario equipamiento (que aprecio no ha sido analizado específicamente) que deben contar las unidades, para trabajo en el área de Inteligencia.

9.2 - CONTRAINTELIGENCIA

9.2.1 - Durante las acciones militares que se realizaron, se emitieron directivas de Contrainteligencia, las cuales se actualizaron por Mensaje Naval para casos particulares.

SECRETO

FOJA No 95

Se detectaron indiscreciones que permitieron la filtración de informaciones propias referidas al movimiento de unidades de FLOMAR, especialmente en lo referente a la duración de los períodos de navegación y las estadías en puerto.

Se organizó y ejecutó un plan para ser ejecutado con el personal evacuado/devuelto de las Islas Malvinas. Dentro del Plan se provieron clases de Contrainformación.

9.2.2 - Censura Naval

La vigencia de la Censura Naval afectó el FPP, por cuanto se evidenciaron demoras en la recepción de correspondencia.

Esta situación trajo aparejado inconvenientes de orden material, tal cual han sido demoras en recibir obligaciones a ser pagadas (luz, gas, etc.)

9.2.3 - Sugerencias

Intensificar instrucción de Contrainteligencia y efectuar ejercicios que permitan evaluar la eficacia de los métodos empleados y que permita a los Comandos adecuar las normas vigentes a sus situaciones particulares

9.3 - ACCION PSICOLOGICA

9.3.1 - Se instrumentó una encuesta de opinión, dentro de la Flota de Mar, que fué elevada al escalón superior, antes de zarpar. Con base en esta información se promulgaron directivas de apoyo a personal propio.

Cada vez que se produjeron hechos de importancia en la prensa y que pudieron afectar el FPP, se prepararon trabajos al efecto.

9.3.2 - Sugerencias

9.3.2.1 - Se podrían mencionar detalles concretos que deberían mejorarse, pero no están relacionados con esta operación exclusivamente (Ej: Organizar un sis-

..///

///.... SECRETO



tema unificado de VIDEO CASSETE, etc.)

Sí debe sugerirse con énfasis, el ir desarrollando en forma permanente, centralizada en cuanto a la dirección y pautado pero desentralizada en cuanto a la ejecución, una política de AP que considere globalmente y en apoyo de políticas de conducción de Personal, inclusive, la situación imperante y como asimismo, los públicos a los cuales va dirigida - AP Permanente.

9.3.2.2 - Desarrollo del Plan de AP para públicos enemigos.

9.4 - EVALUACION FINAL

9.4.1 - Acción propia.

Se aprecia que se evaluaron adecuadamente las capacidades del Enemigo, aún cuando los problemas surgieron - en cuanto a mantener una situación táctica actualizada-con motivo de la falta de medios para obtener información pura.

Se trabajó adecuadamente en el área de Contrainteligencia aún cuando con algunas deficiencias en Contrainformación - Correcta implementación interna de AP de apoyo personal propio.

9.4.2 - Acción del enemigo.

Se aprecia que el enemigo inicialmente adoleció de falencias ya que no evaluó adecuadamente el grado de decisión del gobierno Argentino en cuanto a defender las Islas Malvinas se refiere.

En cuanto al área Militar, si bien conocía en detalle los medios propios, habría cometido el error de subestimar la capacidad propia para utilizar eficientemente medios técnicos sofisticados. (Fuerza Naval)

..//////

SECRETO

///.....

Desarrolló acción de AP con los prisioneros y enfermos.

Aplicó normas de Contrainteligencia, las que no pueden ser evaluadas al no ser totalmente conocidas.

4- Aviación Naval

ARMADA ARGENTINA

COMANDO DEL TEATRO DE OPERACIONES
DEL ATLANTICO SUR
(COATLANSUR)

FUERZA DE TAREAS AERONAVAL
(F. T. 80)

SECRETO	EJEMPLAR Nº 01

INFORME DE LAS OPERACIONES

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL



— 1982 —

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL

HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES

ORDENES RECIBIDAS E IMPARTIDAS

1. En cumplimiento a las directivas emanadas del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, se pone en vigencia a partir del 1º de Abril un Plan de Operaciones Nº 1/82 "S", de la FUERZA DE TAREAS AERONAVAL, que esencialmente divide a los medios aeronavales y sus apoyos en tres Grupos de Tareas, a saber:

   1 - GRUPO AERONAVAL CONTINENTAL

   2 - GRUPO AERONAVAL INSULAR

   3 - GRUPO AERONAVAL EMBARCADO

   Con el concepto de contribuir a las Operaciones Navales del TEATRO DEL ATLANTICO SUR a traves de operaciones de Ataque, Exploración y Sostén Logístico Móvil.

2. En cumplimiento al PLAN ESQUEMATICO Nº 1/82"S" del COMANDO DEL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR, se elabora y pone en vigencia un PLAN DE OPERACIONES de la FUERZA DE TAREAS AERONAVAL Nº 2/82"S", a partir del 15 de Abril de 1982.

   Esencialmente se divide a los medios aeronavales y sus apoyos en cuatro Grupos de Tareas, a saber:

   1 - GRUPO DE TAREA AERONAVAL INSULAR

   2 - GRUPO DE TAREA EXPLORACION

   3 - GRUPO DE TAREA ATAQUE

   4 - GRUPO DE TAREA SOSTEN LOGISTICO MOVIL.

   Dicha Fuerza desplegada en las Bases y Estaciones Aeronavales se le asigna como misión detectar, desgastar, neutralizar o

 ///...

///...

destruir en oportunidad favorables a unidades del ENO y apoyar los requerimientos de Sostén Logístico a fin de contribuir a consolidar la zona naval recosquistada, impedir su recuperación por el oponente y apoyar las acciones propias.

3. La Historia Cronológica de las Operaciones, Ordenes Recibidas, Deciciones Tomadas y Ordenes Impartidas, figuran en los Informes de la Fuerzas Aeronavales, Planes de Operaciones de la Fuerza de Tarea Aeronaval y en el Diario de Guerra que se adjuntan y cuyos aspectos más destacados podrían resumirse como sigue:

a) Síntesis de lo actuado:

La AVIACION NAVAL participó en la campaña con más de 80 aeronaves de las cuales perdío 14, y con ellas las vidas de un Jefe, tres Oficiales y dos Suboficiales.
Esas aeronaves volaron en conjunto más de 6250 horas en misiones directamente relacionadas con las operaciones. De ellas más de 1800 horas en el área de batalla.
Estas últimas corresponden a más de 550 salidas individuales de aviones y helicópteros desde el Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO" y otros buques de la FLOTA DE MAR, así como de Bases Aeronavales en el continente y desde Aérodromos de Campaña CALDERON y PUERTO ARGENTINO, estos últimos en las ISLAS MALVINAS.
Esas salidas pueden discriminarse de la siguiente manera:

- De Exploración y Reconocimiento de las Fuerzas Navales Enemigas, más de 200 salidas. (1000 horas).
- De ataque y reconocimiento armado a buques, posiciones y fuerzas terrestres enemigas, más de 100 salidas.
- De Sostén Logístico y transporte de personal a PUERTO ARGENTINO, 17 salidas, a partir del 1° de Mayo.
- De Búsqueda y Rescate de náufragos y sobrevivientes más de 30 salidas.

///...

///...

- De propósitos varios, más de 200 salidas.

Los resultados obtenidos fueron como mínimo:

- Hundimiento de los buques:
  Portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR" - Destructor Clase 42 "SHEFFIELD" y dos Fragatas Clase 21 probablemente la "ARDENT" y "ANTELOPE".
- Averías en los siguientes buques:
  Portaaviones "INVENCIBLE", un Destructor de la Clase "County", un Destructor de la Clase 42 y una Fragata de la Clase 21.
- Localizaciones de buques enemigos, que posibilitaron la acción de la aviación de ataque propia sobre los mismos.
- Localización de los náufragos del Crucero ARA "GENERAL BELGRANO".
- Traslado a PUERTO ARGENTINO de aproximadamente 500 toneladas de carga y 1500 hombres.
- Evacuación de las ISLAS MALVINAS de un número aún no determinado de heridos.

Son dignos de destacar los siguientes hechos:

- Los aviones de exploración aeronaval, que operan desarmados tuvieron contacto con el enemigo en más de 150 oprtunidades; es decir prácticamente en cada uno de los vuelos realizados. Solo el elevado adiestramiento y el espíritu de sacrificio de sus tripulaciones, permitió que cumplieran con éxito su misión de encontrar el enemigo, el que no pudo impedir su accionar a pesar de la amenaza, muchas veces concretada, de sus aviones y sus misiles superficie-aire.
- Los aviones de transporte aeronaval, también desarmados, pasaron el bloqueo enemigo en más de 34 oportunidades a partir del 1° de Mayo.

///...

///...

- Helicópteros del Portaaviones ARA "25 DE MAYO", evacuaron personal de la FUERZA AEREA y de la AVIACION NAVAL, cuyos aviones habían quedado inutilizados en el Aeródromo de Campaña CALDERON (Isla BORBON), en un vuelo marginal, más allá del punto de "no retorno".
  En esa misión, transportaron munición para el personal de la INFANTERIA DE MARINA que custodiaba esa Base donde sus vigías localizaron al Destructor "COVENTRY", atacado y hundido de inmediato por la aviación propia.
- Por primera vez en la historia de la guerra en el mar, se lanzaron misiles antibuque desde aviones de ataque.
  Todos los misiles disponibles al iniciarse las hostilidades fueron lanzados con éxito por los aviones Super Etendard del GRUPO AERONAVAL EMBARCADO. Estos aviones, en su último ataque, encabezaron y condujeron un vuelo integrado con aviones A-4C de la FUERZA AEREA, como resultado del cual se averió el Portaaviones "INVENCIBLE".
  Es de hacer notar que tanto los aviones "Super Etendard" como los misiles "Exocet", estaban aún en proceso de recepción al iniciarse las operaciones, pues su puesta en servicio recién estaba prevista para fines del corriente año.
  Su empleo constituyó una sorpresa para el enemigo, que no creía posible en nuestro personal las correspondientes capacidades tácticas y técnicas requeridas.
- El primer ataque a la gran concentración de buques enemigos en la cabeza de playa de PUERTO SAN CARLOS, fué efectuado por un solitario avión de adiestramiento de la AVIACION NAVAL. El mismo tuvo como resultado averías en un destructor enemigo.
- Todos los pilotos de aviones A-4Q derribados que lograron eyectar con éxito, salvaron sus vidas y regresaron a las propias líneas, haciendo gala de gran tenacidad ante la

///...

///...

adversidad, así como excelente estado psicofísico.
Uno de ellos fué rescatado en el mar por un helicóptero, del EJERCITO ARGENTINO, que al no contar con equipos adecuados pues esa no era su tarea específica, realizó una riesgosa maniobra de rescate bajo la amenaza de aviones enemigos. Otro de los pilotos propios fué encontrado, cuidado, vestido y alimentado por una familia "Kelper".

Los aviones y helicópteros navales que operaron fuera de la zona de batalla, cumplieron entre otras tareas, las siguientes:

- Reconocimiento del litoral marítimo.
- Búsqueda de grupos comandos que pudieran estar operando en territorio propio.
- Alerta para el rechazo de ataques aeronavales al territorio continental y de la ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO.
- Sostén Logístico Aeronaval de las fuerzas propias desplegadas en el sur del país.(Trasladaron más de 10.500 hombres y más de 1.100 toneladas de carga).
- Evacuación de heridos y enfermos a centros asistenciales y desde buques hospitales a tierra.
- Alerta para búsqueda y rescate, enlace, etc.

La Aviación de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA incorporada a la orgánica de guerra de la AVIACION NAVAL contribuyó con su aporte de material y personal al logro de la tarea encomendada, desempeñándose eficazmente en misiones de búsqueda y rescate, sostén logístico móvil y de propósitos generales operando desde MALVINAS y el Continente con sus tres helicópteros PUMA y sus cinco aviones SKYVAN en más de 400 horas de vuelo.(50 de ellos en el area de combate, donde perdío un helicóptero y dos aviones).

b) Hechos destacables por su relevancia o proyección en futuras operaciones:

///...

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL

El Comandante de la FT 80 constituyó su Comando en su asiento normal de la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA, dotándolo de un Cuarto de Guerra, y completas y eficientes comunicaciones con los sistemas de seguridad correspondientes. Al Estado Mayor se incorporaron dos SS.JJ. especializados en Operaciones de Exploración y Ataque respectivamente; éste último, el Comandante de la ESCUADRA AERONAVAL Nº 3, en razón de que su asesoramiento era imprescindible por ser la primera vez en el mundo que se iban a usar los aviones Super Etendard con misiles Exocet en operaciones reales, basados desde tierra y con reaprovisionamientos en vuelo.

Desde su asiento, CFT 80 mantenía:

a. El control de sus unidades operando desde:

   BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA
   BASE AERONAVAL EZEIZA
   BASE AERONAVAL PUNTA INDIO
   BASE AERONAVAL ALMIRANTE ZAR
   VIEDMA
   BASE AERONAVAL RIO GRANDE
   ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS
   BASE AERONAVAL USHUAIA

b. Ligazón permanente y frecuentes reuniones con COATLANSUR y los Comandantes de los otros dos componentes.

c. Ligazón permanente con COMODORO RIVADAVIA (FAA)

d. Ligazón directa con las Jefaturas y Direcciones del E.M.G.A. relacionadas con la satisfacción de requerimientos operativos y logísticos urgentes que surgían de las operaciones.

e. Control de la exploración aérea (ARMADA y FUERZA AEREA) a través de la central montada en BACE (durante las acciones se desarrollaron 339 operaciones de exploración y 100 operaciones de ataque).

///...

f. Recepción y satisfacción de los requerimientos logísticos para el ininterrumpido flujo de personal y material con destino a RIO GRANDE Y MALVINAS.

g. Conducción de la estrategia operacional, por medio de buenas comunicaciones con todas las unidades subordinadas, la mejor inteligencia disponible a través del Estado Mayor de COATLANSUR, el control logístico, la conducción y control de la exploración aérea, la ligazón y coordinación necesaria aúnque muchas veces no conveniente con la FUERZA AEREA, y la decisión sobre la selección de blancos y determinación de la oportunidad para los ataques aéreos, en una zona de operaciones caracterizada por:

1. Estar alejada más de 400 millas de cualquiera de nuestros puntos de apoyo.

2. Contar con escasa o nula inteligencia operativa.

3. No poseer el dominio aéreo.

4. Carecer de medios adecuados de información y control en el área.

5. Condiciones meteorológicas adversas.

6. Depender de otra Fuerza por la necesidad de reabastecimiento en vuelo y, en el caso de A-4Q, por los aviones disponibles para efectuar ataques.

7. Requerir de los aviones propios operar en el límite de sus posibilidades y autonomía.

8. Exigir operar desde distintas Bases en el Continente.

9. Imponer durante la mayor parte del conflicto la operación de medios aéreos en forma casi exclusiva.

///...

///... FUERZA AERONAVAL Nº 1

- Se desarrollaron en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE Sistemas de Seguridad integrados de Defensa Terrestre y Antiaérea, confeccionándose un Plan de Defensa.
- Para contribuir a las operaciones en ISLAS MALVINAS, se destacaron al aeropuerto de PUERTO ARGENTINO cinco aviones MC-33, dos SKYVAN y un helicóptero PUMA. Estas aeronaves dependieron operativamente del COMANDO DE LA AGRUPACION MALVINAS.
- Se estableció un Aeródromo de Campaña en la Isla BORBON denominándoselo CALDERON; se destacaron 4 T-34C, medios de P.N.A. y el Comando de I.M. asignó una Compañía del B.I.M.3 para la Defensa Terrestre. Todos los medios dependieron operativamente del COMANDO DE LA AGRUPACION MALVINAS.
- Se rehabilitó la pista e instalaciones de la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS para las operaciones del Grupo de Tareas Exploración; se prevee su habilitación definitiva.
- Se ha coordinado con la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD la construcción de dos tramos de la Ruta Nº 3 en IGTF para ser habilitados como pistas de dispersión y operación de aeronaves de la ARMADA.
- Cuando se concreten estos trabajos durante el mes de octubre/noviembre del corriente año, se dispondrá de cinco pistas entre IGTF y RIO GALLEGOS, que permitirán un despliegue adecuado y flexible.
- La COC y la Central de Comunicaciones de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE apoyaron las operaciones aéreas de todas las aeronaves que operaron en el T.O.A.S.
- La unidad logística del GT.80.1. apoyó a las Escuadrillas que operaron en RIO GALLEGOS, GRANDE, USHUAIA y MALVINAS. Para ello se utilizó con resultado satisfactorio, el organigrama y medios del GRUPO AERONAVAL INSULAR.

 ///...

///...

- Las previsiones logísticas de amunicionamiento para el Marco Regional facilitaron la tarea operativa de la AVIACION NAVAL y fueron aprovechadas por la FUERZA AEREA, que mostró serias deficiencias en su amunicionamiento, entregándosele bombas de propósitos generales y napalm para su operación.
- En función de su capacidad de Búsqueda, Rescate y Comunicaciones, se designó como Comandante en Escena al Comandante del G.A.I., al cual se le asignaron madios aéreos y de superficie; a su vez funciones de Coordinador con CODASUR que en la práctica no se instrumentaron por renuencia de la FUERZA AEREA.

FUERZA AERONAVAL Nº 2

- El día 30 de Marzo se ordenó a la SEGUNDA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE suspender el Plan de Alistamiento en desarrollo, poner a punto el sistema misil AM-39 EXOCET y las técnicas y tácticas asociadas; el día 19 de Abril se la despliega a la BASE AERONAVAL RIO GRANDE y el día 4 de Mayo inician la serie de lanzamientos exitosos.
- El día 4 de Mayo el trabajo de localización y mantenimiento de contacto de un P-2 facilita el hundimiento del Destructor Tipo 42 SHEFFIELD a pesar de las deficiencias electrónicas y de mantenimiento de dichos aviones, que imposibilitaron prácticamente su uso operativo a partir de mediados de mayo.
- El 9 de Mayo se redesplegó, para posibilitar su empleo desde posiciones relativas favorables, al GRUPO AERONAVAL EMBARCADO operando desde tierra; iniciando los S-2E desde la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS el 12 de Mayo sus tareas de Exploración, y los A-4Q desde RIO GRANDE, su primer ataque exitoso en el Estrecho de SAN CARLOS el 21 de Mayo.

///...

///...

- Se decidió asimismo enviar dos A1Ø3 con capacidad de ataque misilístico a MALVINAS para ponerlos a disposición del COMANDO DE LA AGRUPACION MALVINAS. Se adiestraron y alistaron para ser embarcados en C-130, pero por prioridad de cargas de FUERZA AEREA no fueron remitidos.
- El día 21 de Mayo se destacan 3 A1Ø3 del GRUPO AERONAVAL EMBARCADO al GRUPO AERONAVAL INSULAR, para ser utilizados en su capacidad prioritaria de ataque antisuperficie (aguas restringidas) y antiterrestre.
- El día 21 de Mayo se destacan 2 aviones EMB-111 BANDEIRANTES a la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS para cubrir las falencias del GRUPO DE TAREAS DE EXPLORACION.
- El día 1° de Junio se ejecuta la tarea de evacuación de 10 hombres de Isla BORBON con dos helicópteros H-3, coordinada desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.
- Se planificó con la intervención del Estado Mayor del Comando de la Aviación Naval, Comando de Operaciones Navales y Coordinador de FUERZA AEREA una operación de minado aéreo en la boca del SAN CARLOS, de la que se desistió por su baja rentabilidad (amenaza de riesgo).

FUERZA AERONAVAL N° 3

- El conocimiento del Teatro, la eficiencia de las líneas y la implementación de los sistemas de apoyo para las operaciones regulares, facilitó el montaje del sistema de Sostén Logístico Móvil de Tiempo de Guerra.
- La asignación de pilotos adscriptos permitió incrementar, aproximadamente en un 80% las tripulaciones con que originalmente contaban las Escuadrillas. La experiencia de los mismos, la mayoría de ellos Jefes antigues, fué factor de incidencia fundamental en el resultado obtenido en las operaciones, en particular en las de transporte a MALVINAS en el período de mayor riesgo.

///...

///...

- Debido a la falta de exploradores se intentó transformar un L-188, dotándolo de un CME rudimentario (analizador de espectro). Su bajo rendimiento por falta de un equipamiento electrónico adecuado, impidió que se lograra un rendimiento aceptable, por lo que se desistió de su operación.

GRUPO ENLACE ARMADA ANTE F.A.S.

Se impartieron a través de los Coordinadores de AVIACION NAVAL implementados en jurisdicción del COFAS en sus asientos de despliegue; COMODORO RIVADAVIA, SAN JULIAN, RIO GALLEGOS y AERONAVAL GRANDE clases y asistencia sobre:

- Tácticas y técnicas de las Operaciones Aéreas Navales, en particular las de ataque a blancos navales.
- Características de buques enemigos.
- Características particulares de operación del avión Harrier/ Sea Harrier (Experiencia ARMADA de ESPAÑA).
- Reconocimiento sobre operaciones en el mar y adiestramiento.
- Técnicas y tácticas de Exploración sobre el mar.
- Coordinación sobre problemas de Búsqueda y Rescate.
- Coordinación para tareas conjuntas.

4. Conclusiones y Sugerencias:

* Conclusiones:

1. El alistamiento operativo se vió acelerado por contarse con asentamientos permanentes con un adecuado desarrollo de su infraestructura y apoyo logístico.

2. El mantenimiento orgánico permanente de un mínimo de unidades en condiciones de operar, facilitó la rápida utilización operativa de las unidades de tarea.

///...

3. El contínuo y permanente cumplimiento de las exigencias del adiestramiento operativo integral, que permite a la AVIACION NAVAL mantenerse adiestrada sin solución de continuidad, facilitó obtener un nivel aceptable de tripulaciones listas a entrar en acción en forma inmediata, a pesar del poco preaviso obtenido.

4. La permanente presencia y control activo en Areas Marítimas del TEATRO DE OPERACIONES SUR, facilitó la tarea operativa de las ESCUADRILLAS de la AVIACION NAVAL.

5. El adiestramiento y alistamiento alcanzado para operar la hipótesis de conflicto grave regional en el T.O.S. facilitó el despliegue de las unidades y el marco de referencia de las operaciones.

6. Las coordinaciones permanentes establecidas para el adiestramiento conjunto del B.I.M.Nº 5, Batallón de EJERCITO 601 y PREFECTURA NAVAL ARGENTINA con los medios aéreos propios desplegados en IGTF facilitó, el desarrollo de las operaciones.

7. El alistamiento acelerado de los aviones Super Etendard permitió utilizar las capacidades del sistema de armas AM-39 con máxima eficacia y permite comprobar las bondades del sistema inercial.

8. La utilización de la PRIMERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE HELICOPTEROS en IGTF se vió facilitada por estar implementada en forma permanente la presencia de elementos de esa unidad destacados.

9. La evaluación del rendimiento de los medios de transporte en la ejecución de las operaciones aéreas navales correspondientes al Sostén Logístico Operativo, habla de la confiabilidad de los medios, adiestramiento de las tripulaciones, eficacia del sistema de adscripciones y espíritu de vuelo.

///...

10. Se comprobó la importancia para la ARMADA de contar con aviones de Sostén Logístico Móvil. De no ser así no se hubiera podido cumplir con el traslado del personal y material necesarios para las operaciones en MALVINAS.

11. El no permanente despliegue de las unidades de la FUERZA AERONAVAL Nº 2 al T.O.A.S. creó la necesidad de adaptar la infraestructura de apoyo a sus requerimientos.

12. La actual orgánica administrativa de la FUERZA AERONAVAL Nº 3 con su sistema de bases de apoyo dispersas, que en los planes de campaña se constituyen en asiento de otros Comandos de Grupos de Tarea, debe ser revisada para darle una mayor coherencia y flexibilidad táctica.

13. La falta de desarrollo adecuado de estructura de defensa y operaciones en las bases de despliegue, obligó a implementarlas durante el conflicto con medios no propios.

14. El método de adscripciones y convocatoria implementado para satisfacer los requerimientos de tripulaciones operativas es deficiente.

15. Las operaciones del G.A.I. han permitido proyectar la acción en el area MALVINAS y en el Marco Regional.

16. La reactivación de la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS ha dado resultados altamente satisfactorios para satisfacer los requerimientos de apoyo logístico a las tareas de exploración y para permitir la desconcentración de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE, que se encontraba excedida en sus capacidades habitacionales, de plataforma y hangaraje.

17. La habilitación periódica de aeródromos de campaña para el trabajo del GAI, facilitó la instalación de los aeródromos de campaña de PUERTO ARGENTINO y CALDERON, por disponerse de los elementos de apoyo necesarios para la operación del grupo aéreo y diseñada la estructura orgánico funcional del A.S.A.C.

///...

18. La FUERZA AEREA ha pretendido en repetidas oportunidades instrumentar operaciones de ataque bajo un comando único (COFAS), a lo que no se ha accedido por cuanto la doctrina, tácticas y técnicas difieren en lo sustancial, comprometiendo la seguridad y el éxito de las operaciones.

19. La FUERZA AEREA ha subordinado medios de exploración a la orgánica propia de los planes, pero en su instrumentación ha usado indiscriminadamente de los mismos, poniéndolos y sacándolos a su arbitrio y de acuerdo a sus propios requerimientos y no los del Comandante del Teatro.
Ha pretendido con posterioridad fijar criterios de utilización de los medios de exploración y no requerimientos.
Ha habido por parte de FUERZA AEREA un permanente desconocimiento de las capacidades de exploración de la AVIACION NAVAL y eso, o en la intencionalidad de marcar falencias, ha llevado a que sus requerimientos en lo general excedieran a las posibilidades propias.

20. Toda operación de ataque, para ser efectiva, ha demostrado necesidad de mantener un marco de superioridad aérea. El no haberla obtenido durante el reciente conflicto afectó seriamente el desarrollo de las operaciones.

* Sugerencias:

1. Revisar PROFUARA 2.

2. Perfeccionar los procedimientos del COLCO, debido a que la información sobre mercantes y pesqueros es deficiente.

3. La orgánica administrativa debe ser diseñada para satisfacer los requerimientos de las Fuerzas y ser lo suficientemente flexible para permitir el tránsito rápido a la implementación de los planes de guerra. (Su reestructuración se trata en Estudio aparte, según Resolución COAR Nº 398"S"/82).

///...

///...

4. Se deberían desarrollar los puntos de apoyo para que siendo autónomos y dependientes de una orgánica administrativa, satisfagan los requerimientos operativos de las unidades de tarea que se asienten en ellos.

5. Debe adoptarse una orgánica operativa flexible,agrupando a los elementos de acuerdo a la función para unificar criterios de técnicas y tácticas, sin excesiva centralización.(Su reestructuración se trata en Estudio aparte,según Resolución COAR Nº 398"S"/82).

6. El GRUPO AERONAVAL EMBARCADO debe tener un diseño felxible y una dependencia orgánica funcional que permita su redespliegue y dependencia acorde con la situación táctica.

7. Debe mantenerse la presencia activa de la AVIACION NAVAL en Areas Marítimas del TEATRO DE OPERACIONES SUR.

8. Debe incentivarse a las Escuadrillas para lograr el máximo nivel de alistamiento operativo en el menor tiempo posible y mantenerlo.

9. Deberá alcanzarse un alto grado de alistamiento en operaciones nocturnas que posibiliten el accionar sobre fuerzas enemigas, con cualquier condición de luz.

10. El extraordinario uso de helicópteros hecho por los ingleses, debe hacernos revisar nuestros planes de utilización de los mismos y de adiestramiento.

11. Deberá insistirse con el adiestramiento físico del Personal Superior y Subalterno, sometiéndolo a pruebas periódicas.

12. Debe aumentarse el número de eventos que comprometan la operación de dos o más componentes en forma integrada.

///...

///...

13. Deberá mantenerse el nivel de coordinación con unidades de la INFANTERIA DE MARINA, EJERCITO y PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, para las tareas conjuntas en el T.O.S.

14. La implementación del adiestramiento debe llevar a dar a las Escuadrillas flexibilidad en su operación en diferentes asentamientos, para que se diseñen los apoyos mínimos que permitan operaciones fluídas y eficaces.

15. Realizar operaciones coordinadas con FUERZA AEREA ARGENTINA resguardando el principio de comandos independientes, por cuanto la doctrina, tácticas y técnicas difieren en lo sustancial, comprometiendo la seguridad y el éxito de las operaciones.

16. Se debe continuar con el desarrollo de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE para permitir apoyar operaciones de magnitud, como fueron las de 1978 y las recientes.

17. Continuar con la reactivación de la BASE AERONAVAL RIO GALLEGOS que con las mejoras introducidas, unidas a su inmejorable ubicación, resulta sumamente útil para el despliegue del GRUPO AERONAVAL INSULAR.

18. Debe implementarse el desarrollo de A.S.A.C., para facilitar el despliegue operativo.

19. Continuar con la subordinación de medios de PREFECTURA NAVAL ARGENTINA en la orgánica operativa.



CARLOS ALFREDO GARCIA BOLL
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL

PROCEDIMIENTOS TACTICOS PROPIOS Y DEL ENEMIGO

PROCEDIMIENTOS TACTICOS PROPIOS:

1. GRUPO AERONAVAL INSULAR:

- Para los cruces de aeronaves entre RIO GRANDE y MALVINAS después del 1° de Mayo se adoptaron una serie de procedimientos de operación y comunicaciones que garantizaran la seguridad de los mismos y que permitieron, a pesar de los numerosos vuelos realizados, evitar ser interceptados.
- Se adecuaron las tácticas de exploración a los medios disponibles, vulnerando a veces los procedimientos doctrinarios para aumentar la probabilidad de contactos, aún a costa en muchos casos de disminuir la seguridad.
- Se efectuaron vuelos de apoyo de comunicaciones, equidistantes de MALVINAS y de la IGTF para garantizar la seguridad de los cruces y las misiones de ataque, permitiendo el preaviso o la advertencia necesaria para los medios aéreos intervinientes.
- Se efectuaron vuelos de reconocimiento en IGTF y en MALVINAS, en el primer caso en reconocimiento de fronteras sobre territorio propio y en el segundo bajo amenaza enemiga.
- Se debió efectuar Apoyo Aéreo Cercano en MALVINAS sin contar con superioridad aérea, lo que conspiró contra la eficacia de los procedimientos tácticos.

2. ATAQUE:

2.1. Reaprovisionamiento en Vuelo:

- La mayoría de los ataques requirieron reaprovisionamiento en vuelo, siendo los radios de acción reales inferiores a los pre-calculados.

///...

///...

- La disposición del avión tanque estaba supeditada a la coordinación y prioridad que la FUERZA AEREA diera a sus propios requerimientos.

- Los procedimientos de reaprovisionamiento se ajustaron sin mayores inconvenientes en función de la base de origen, presencia enemiga, condiciones meteorológicas, y performances de vuelo.

2.2. Aproximación y ataque Super Etendard:

Se practicaron aproximaciones por debajo del lobulo radar, con los Destructores ARA "HERCULES" y "SANTISIMA TRINIDAD", no pudiéndose asegurar, pero se aprecia que ningún ataque fué detectado y que la primer noticia que tenía el enemigo era la detección del misil o el impacto del mismo.

Se utilizó una táctica de lanzamiento que garantizó la discresión, permitió asegurar la detección del blanco y el lanzamiento en los alcances óptimos del misil, asegurando la aproximación y escape debajo del lobulo.

2.3. Aproximación y ataque A-4Q:

a) Sobre blancos navales:

Se realizaron evaluaciones para aproximación bajo lobulo con los Destructores ARA "HERCULES" y "SANTISIMA TRINIDAD" sacando el perfil de vuelo.

Se descartó la técnica "POP-UP" y se adoptó el lanzamiento rasante de bombas con cola retardada en reguero, separación mínima de 20 seg. y escape bajo lóbulo con maniobras evasivas próximo al blanco y posterior rasante hasta 100 MN.

///...

///...

b) Sobre blancos terrestres:

Aproximación similar a la de blancos navales iniciando el ascenso dentro de las 20 MN para adoptar un procedimiento de lanzamiento en altura que evite las defensas puntuales y las armas de corto alcance, con escape rasante.

3. EXPLORACION ANTISUPERFICIE:

El bajo grado de confiabilidad del equipamiento electrónico de los aviones, la falta de CME adecuadas y las necesidades tácticas, hizo que los procedimientos de vuelo no respondieran a esquemas teóricos, sino a requerimientos operativos, a imposiciones de la geografía y a márgenes de seguridad impuestas por la táctica.

4. PROCEDIMIENTOS TACTICOS ANTISUBMARINOS:

a) Búsqueda:

Los procedimientos de búsqueda antisubmarina fueron doctrinarios.

b) Ataque:

Se ordenó plan de ataque, posible grado de confianza 2 para toda circunstancia atento a la situación táctica.
En los dos lanzamientos de torpedos MK-44 no se cumplieron los requisitos del arma y de los sensores empleados en el ataque.

5. MINADO AEREO:

No se efectuó.

6. SOSTEN LOGISTICO MOVIL:

Se deben desglosar en dos etapas, a saber:

///...

///...

a) Antes de la efectivización del bloqueo:

Durante esta etapa se cumplieron vuelos de acuerdo a los procedimientos tácticos operativos prescriptos por las Directivas del COMANDO DE DEFENSA AEREO SUR (CODASUR).

Los mencionados procedimientos se vieron perturbados por la falta de agilidad en las coordinaciones conjuntas. Dichas anormalidades se fueron subsanando al emitir dicha fuerza directivas precisas.

b) A partir de la efectivización del bloqueo:

Las operaciones se planificaron teniendo en cuenta la amenaza existente.

Con procedimientos de control coordinados entre MALVINAS y GRANDE, usando un avión retrasmisor de comunicaciones y apoyo de exploración propia, se efectuaron con éxito y seguridad las operaciones de cruce.

PROCEDIMIENTOS TACTICOS DEL ENEMIGO:

* El enemigo cortinó sus unidades capitales para defensa A/A y A/S al comienzo de las acciones; luego al tormar conciencia de poseer el dominio del aire. su defensa antiaérea fundamental fué mantenerse fuera de las 100 MN de PUERTO ARGENTINO, trasladando el grueso de sus medios a la obtención de defensa y alarma temprana sobre las islas.

* Los aviones Harrier fueron usados básicamente en función de PAC, con tareas de ataque aleatorias.

* El enemigo pareció no contar con aviones ni helicópteros en tareas o con capacidad DAT, aúnque es probable que una estación de helicóptero detectada frecuentemente por el radar MALVINAS a 50 MN de PUERTO ARGENTINO en la dirección del PAL cumpliera esas funciones, las de búsqueda y rescate o la de llamador para filtrar el regreso de sus aviones.

///...

///...

* No se pudo apreciar tácticas de empleo del radar Blue Fox del avión Harrier.

* La capacidad de rechazo antiaéreo de las unidades navales modernas, en aguas restringidas y con costas que limitaban en forma apreciable la alarma temprana, se mostró muy débil.

* La capacidad de defensa antimisil, a los ataques con AM-39 Exocet, por la ausencia de aviones DAT y la aparente de defensa de los blancos atacados con cortinadores provistos de sistema "Sea Wolf", fué prácticamente nula, según se aprecia de los resultados de los ataques.

CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS:

1. Está demostrada la necesidad de contar con avión tanque propio, la experiencia indica que el desarrollar dicha capacidad en un avión de las características del F-28 sería una solución apta.

2. Fué acertada la utilización de los aviones F-28 en el período de mayor riesgo, en virtud de su mayor velocidad, rapidez de puesta en marcha y confiabilidad.

3. La utilización de munición de guerra en ejercitaciones de armas ha facilitado la adecuada selección, manipuleo, y uso del armamento.

4. La implementación, en época reciente, del polígono táctico, ha permitido un conocimiento cierto previo de los efectos de la munición empleada.

5. La utilización del teatro operativo de TIERRA DEL FUEGO como marco normal de adiestramiento, facilitó el empleo real en combate de cada sistema de armas, en especial las condiciones meteorológicas y geográficas.

6. Estudiar y planificar la defensa antiaérea y contraérea de las bases y puntos de apoyo aeronavales.

///...

///...

7. Diseñar un nuevo código abreviado de operaciones para uso aeronaval.

8. Preveer la provisión de criptosistemas para las aeronaves, en especial las dotadas de equipos HF.

9. Se deben perfeccionar las técnicas de combate y evasión entre aviones de distinta perfómance.

10. Se debe completar el equipamiento de los aviones de reconocimiento para aumentar su capacidad de exploración en zonas focales.

11. Enfatizar en el Plan Anual Naval la realización de simposios en las siguientes disciplinas:

    I - Operaciones de Ataque.

    II - Operaciones de Exploración y Guerra Antisubmarina.

    III - Guerra Electrónica.

    en donde se evalúen los procedimientos empleados en la operación MALVINAS, se haga un análisis comparativo del uso de los medios en el Marco Regional y se ensayen las técnicas y tácticas adecuadas para distintas situaciones.



CARLOS ALFREDO GARCIA BOLL
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL

SORPRESAS TACTICAS Y TECNICAS

1. SORPRESAS TECNICAS

- El enemigo fué sorprendido por la disponibilidad del sistema de armas avión Super Etendard - Misil AM-39 EXOCET.

- El mercado muestra una baja disponibilidad de equipos MAE aerotransportado, que pueden trabajar eficientemente en la banda de frecuencia de los radares de alerta temprana.

  La adaptación durante el conflicto, de un instrumental de laboratorio, para que con las debilidades propias del equipo supla satisfatoriamente la carencia de dichos equipos MAE, puede haber constituido una sorpresa técnica por el enemigo.

2. SORPRESAS TACTICAS

El enemigo fué sorprendido por el radio de acción de los ataques con aviones Super Etendard, aún cuando ya hubiera desaparecido la sorpresa técnica luego del 4 de mayo.

El enemigo fué sorprendido, ya que al evaluar correctamente el radio de acción de la exploración basada en tierra situó sus unidades capitales a mas de 100 MN de Puerto Argentino; en esta circunstancia al ser atacado con precisión, no debe haber imaginado que la posición era producto de un trabajo de planificación extraído de la información sobre PACs dadas por el radar de Malvinas y no información satélite suministrada por la U.R.S.S.

Es probable que hayan constituído una sorpresa táctica para el ENO, la disponibilidad por parte nuestra de una adecuada percepción sobre las condiciones de trabajo del explorador en un ambiente hóstil, con la consiguiente adaptación de aeronaves y

///...

tripulantes, que nos permitió trabajar a distancias tan cortas como 30 MN, de buques con una elevada capacidad de información, defensa antiaérea y contraérea.

Puede considerarse como sorpresa la violación del bloqueo naval y aéreo efectuada permanentemente por los aviones del Sostén Logístico en sus cruces a Malvinas en situaciones comprometidas por la superioridad aérea y el estado de la pista de Puerto Argentino.

3. DEL ENEMIGO

Sorprendió el lugar de desembarco (Puerto San Carlos) elegido por los Comandantes de la Fuerza de Tareas Anfibia y de Desembarco enemigas; si bien a un costo elevado, el éxito en la afirmación de la cabeza de playa fué decisivo para el resultado de la campaña.

Sorprendió la magnitud de los medios y personal puestos en juego por el enemigo, su poca actitud negociadora en el plano diplomático y la firme decisión de resolver victoriosamente en el plano militar el conflicto sin reparar en el costo.

4. SUGERENCIAS

Debe enfatizarse a nivel de Comandos y Estados Mayores el principio básico de que al planificar y ejecutar operaciones, éstas deben tender a sorprender y no ser sorprendidos, para lo cual deberán hacer un buen manejo de la información de inteligencia disponible.



CARLOS ALFREDO GARCIA BOLL
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE

9

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL

INTELIGENCIA

I - PROPIA

1.1. NIVEL ESTRATEGICO OPERACIONAL

La provista inicialmente a este Coamdo, presentó errores de apreciación en cuanto a las capacidades del enemigo, en particular en lo que se refiere a su aviación, Se interpreta que de manera general, el enemigo fué subestimado.

Este Comando elevó su apreciación al Escalón Superior, por Oficio COAN, IM4 Nº 70/82"S", cuya copia se agrega. Diariamente se retransmitió a los Grupos de Tareas Aeronavales la situación informada por COATLANSUR.

La Inteligencia sobre medios, armas y técnicas de empleo del enemigo, provista a los Grupos y Unidades de Tareas subordinados, fué elaborada por este Comando (Carpeta "S" Unidades Inglesas). En general a juicio de los usuarios, fué adecuada a sus necesidades, salvo algunos que consideraron que faltó algo de información sobre modo de empleo y alistamiento operativo.

1.2. NIVEL TACTICO

La información disponible para cada una de las misiones resultó insuficiente; se aprecia, debido a las siguientes causas:

- El despliegue adoptado por las Fuerzas Conjuntas en las ISLAS MALVINAS, no facilitó la obtención/distribución de Inteligencia sobre la situación en esas Islas.
- Tanto la ARMADA, como la FUERZA AEREA y el EJERCITO, carecen de aeronaves de reconocimiento táctico.

///...

///...

- La capacidad de exploración aeronaval resultó insuficiente en cantidad y calidad (Performances, obsolencia y vejez de plataformas y sensores). La FUERZA AEREA carece de aviones exploradores.
Cada contacto de una exploración propia, así como toda información proveniente de los distintos agentes recolectores, fué difundida a los Comandos Superiores y paralelos, así como a los Comandos Subordinados que la necesitaban.

2 - DEL ENEMIGO

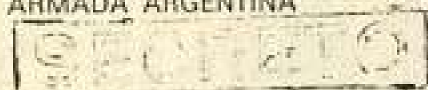
Se interpreta que el enemigo disponía de una correcta apreciación de las capacidades propias.
No obstante, se aprecia que inicialmente subestimó a la aviación y defensa antiaérea propias (ataque a PUERTO ARGENTINO el 1º de Mayo, el que también puede ser interpretado como un reconocimiento en fuerza) y que sobreestimó las fuerzas terrestres propias.
Esta última apreciación no puede ser definitiva, ya que se desconoce el límite de ACEPTABILIDAD adoptado por el Comando enemigo para el cumplimiento de su misión.

3 - SUGERENCIAS

3.1. Establecer una adecuada doctrina de inteligencia conjunta, creando los organismos que sean necesarios.

3.2. Enfatizar en el nivel correspondiente, la actividad de inteligencia dirigida a obtener información sobre las capacidades de medios y armas de los posibles enemigos. Debe incluirse también Inteligencia sobre Técnicas, Tácticas y estado de adiestramiento.

///...



///...

3.3. Incorporar aeronaves con capacidad para reconocimiento a nivel estratégico y táctico multisensores (aviones exploradores de gran radio de acción y aviones de alta velocidad respectivamente).



CARLOS ALFREDO GARCIA BOLL
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE

Nº 70/82"S"

ARMADA ARGENTINA

Letra COAN, IM4

SECRETO

MUY URGENTE

CTE. ESPORA, 14 ABR. 1982

OBJETO: E/apreciación.

AL SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.

Adjunto elevo una apreciación efectuada por este Comando, desde el punto de vista aeronaval, de la Fuerza de Tarea del Reino Unido.

De la misma surge, que dicha fuerza:

1. Tiene capacidad para asegurar su defensa aérea.
2. Tiene capacidad para obtener la Superioridad Aérea sobre Malvinas.
3. En virtud de las dos capacidades precedentes, permite adecuada libertad de acción a sus unidades de superficie y a su fuerza de desembarco, al minimizar la interferencia aérea propia.
4. Tiene capacidad de desembarcar por helicópteros, hasta 1000 hombres o su equivalente en carga (100 Tn) en una noche.
5. Tiene como principal limitación logística, su capacidad de santabárbaras para munición y armas aéreas antiterrestres. (Se ha analizado únicamente la logística específica de aviación).

Esta apreciación está fundamentada en las siguientes razones:

a. Número, carga de pago y perfomances de sus aviones y helicópteros.
b. Número y capacidad de operación de las cubiertas de vuelo de sus unidades de superficie.
c. Número y capacidad de las facilidades para Comando, Control y Comunicaciones de sus unidades de superficie.
d. Capacidad logística aérea específica.

AGREGADOS: Copia Estudio Apreciación Capacidades - Ej. Nº 2.

DISTRIBUCION: - Original: Destinatario.
- Duplicado y triplicado: Archivo COAN-IM4/SFJ.

INTERVENCION: - Total: CNCB CARMELO I. ASTESIANO AGOTE.
CFCB JUAN ANTONIO IMPERIALE.
- Parcial: CPFU JORGE CARLOS LARA.

///... Sellos y firmas al dorso...

10

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL

CONCLUSIONES SOBRE LA CAMPAÑA

INTRODUCCION

La experiencia de la campaña de las Islas Malvinas, ha demostrado claramente lo decisivo de la aviación en la guerra naval y la vigencia de las operaciones anfibias.

El enemigo logró la conquista de esas islas en una operación que tuvo éxito, en primer lugar, porque obtuvo la imprescindible superioridad aérea que asegurarse la libertad de acción de sus fuerzas aéreas, navales y terrestres.

Su propósito estuvo a punto de ser frustrado por la acción de la aviación propia, que no tuvo éxito debido a errores doctrinarios, de procedimientos y técnicas de la Fuerza Aérea Argentina y a la obsolencia y escasez de los medios de la Aviación Naval.

A fin de disponer de mas elementos de juicio y de resumir la información provista en las orejetas precedentes y los informes de los distintos Grupos y Unidades de Tareas componentes, a continuación se enumerán las conclusiones finales que este Comando extrae de la Campaña de las Islas Malvinas, y de los hechos que configuran su desarrollo a saber:

- Hemos vivido una guerra real (después de más de 100 años).
- La guerra se desarrolló en un teatro esencialmente marítimo.
- La Aviación Naval fué requerida a lo largo de todo el conflicto.
- La Infantería de Marina fué esencial para la defensa de las Islas.
- La Flota de Mar no tuvo oportunidad de usar sus armas.
- Los submarinos, sin actuar, constituyeron una amenaza.
- El Grupo Aeronaval Embarcado debió ser operado desde tierra.

CONCLUSIONES

1. Las fuerzas de superficie propias se encontraron severamente restringidas en su libertad de acción debido a la amenaza sub

///...

Nº
Letra

marina enemiga, que no pudo ser contrarrestada por falta de medios adecuados, tanto de superficie como aéreos (embarcados y con base en tierra).

NOTA: En todos los casos las restricciones a libertad de acción de las fuerzas que se mencionan en éste y los puntos siguientes, están relacionadas tanto con las operaciones de combate, como con las operaciones logísticas y de inteligencia.

2. Las fuerzas de superficie, aéreas y terrestres propias, se encontraron severamente restringidas en su libertad de acción debido a la amenaza aérea del enemigo, que ejercitó la superioridad aérea en la AROP, (a pesar de sus propias limitaciones en cuanto a la cantidad de aeronaves), la que no fue disputada por deficiencias en la aplicación de la doctrina y falta de medios adecuados.

3. Las fuerzas terrestres propias se encontraron restringidas en su libertad de acción, por falta de movilidad adecuada a las características hidrotopográficas del teatro de operaciones y de apoyo aéreo.

4. Las fuerzas propias, se encontraron restringidas en su libertad de acción por la falta de información exacta y oportuna sobre las fuerzas aeronavales del enemigo.
La determinación de las posiciones del enemigo, su composición, movimientos y otros datos imprescindibles para la conducción de las operaciones, fue insatisfactorio, tanto dentro como fuera del teatro de operaciones.

5. Como producto de las restricciones propias mencionadas precedentemente, el enemigo tuvo:
- Adecuada libertad de acción para sus fuerzas submarinas, de superficie, aéreas y terrestres en el Teatro de Operaciones Malvinas.
- Absoluta libertad de acción en las áreas y líneas de comunicaciones relacionadas con el Teatro de Operaciones.

La libertad de acción a que se hace referencia, debe atribuírse,

///

concurrentemente con el establecimiento de la situación descripta en 1,2,3 y 4, a la incapacidad propia de efectuar ataques aéreos antisuperficie a gran distancia de la costa.

6. De las conclusiones anteriores, surge que la ARMADA careció de las capacidades necesarias para hacer frente a la amenaza enemiga.
Esa falta de capacidad, puede resumirse en los siguientes factores decisivas:
6.1. Planificación incompleta.
6.2. Alistamiento operativo incompleto.
6.3. Portaaviones ARA "25 DE MAYO"
Su tamaño no permite configurar un Grupo Aeronaval Embarcado balanceado en cantidad y calidad, para enfrentar simultáneamente amenazas en las tres dimensiones.
6.4. Unidades de superficie de escolta al PAL con muy baja capacidad antisubmarina.
6.5. AVIACION NAVAL
6.5.1. Cantidad de aviones y tripulaciones insuficientes, desproporcionadas al rol de la aviación en la Guerra Naval.
6.5.2. Inexistencia de distintos tipos de aeronaves, imprescindibles para cumplir las tareas asignadas.
6.5.3. El grueso de las aeronaves en servicio son obsoletas, tanto desde el punto de vista de las plataformas como del de los sensores y sistemas de armas.
Por otra parte, los medios más modernos, con la sola excepción de los aviones SUE, están constituídos por aeronaves de adiestramiento(de muy relativa aptitud para el combate), de transporte y enlace.

7. La FUERZA AEREA, confirmando la experiencia de otras naciones, ha impuesto su voluntad de ejecutar Operaciones Independientes en total coincidencia con su propia teoría de la guerra, la que está basada en una exagerada apreciación sobre la omnipresencia

y poder de destrucción de la aviación y en la subestimación de las fuerzas navales y terrestres de superficie y de la aviación embarcada.

Agravando lo expuesto, debe agregarse que lo anterior no fue acompañado por una coherente adhesión a su Doctrina Fundamental, que exige el logro de la Superioridad Aérea como un requisito para el ejercicio del poder aéreo en las operaciones aerotácticas (que son aquéllas que se desarrollan, según su propia doctrina, en un teatro de operaciones naval o terrestre).

Todo ello ha contribuido, en proporción a la libertad de acción así conferida a la Aviación del enemigo (y por carácter transitivo a sus fuerzas navales y terrestres), al resultado negativo de la campaña.

Si a lo analizado más arriba se agrega que, la FAA no tiene como responsabilidad primaria las operaciones en el mar y en consecuencia no desarrolla doctrina, procedimientos ni medios específicos, y que a menos que se desarrolle de manera desproporcionada a la Armada y al Ejército, no estaría en condiciones de satisfacer los requerimientos simultáneos en un teatro de operaciones navales y otro terrestre, puede concluirse que no es aceptable que la factibilidad de ejecutar operaciones en el mar, dependa de la participación directa y decisiva de la Fuerza Aérea.

8. El resultado de la campaña confirma la importancia del poder naval y las bases doctrinarias propias, que concurrentemente coinciden de manera general con las del enemigo.

Quedan revalorizados en particular:

8.1. Las operaciones anfibias.

8.2. El rol de los portaaviones.

8.3. El rol de los submarinos.

APRECIACION

De las anteriores conclusiones, surgen las siguientes apreciaciones:

1. La Armada no tiene actualmente la capacidad necesaria para:
   - Explorar el mar argentino.
   - Enfrentar la amenaza, simultánea o no, de los siguientes medios proyectados desde posiciones relativas favorables:
     = 12/16 aviones de caza y ataque de alta performance.
     = 1/2 submarinos convencionales modernos.

   En consecuencia, teniendo en cuenta que:
   - La mayoría de las naciones de América del Sur poseen medios equivalentes a los descriptos como amenaza.
   - Las posiciones relativas favorables a que se hace referencia pueden ser materializadas por un portaaviones relativamente modesto.
   - Nuestro actual enemigo, Gran Bretaña, posee 3 portaaviones con capacidad para operar cada uno con 12 o más aviones Sea Harrier; que nuestro enemigo ideológico, la Unión Soviética posee otros 4 de similares características, y que es probable que nuestros potenciales enemigos, Brasil e inclusive Chile, los adquirieran.

   Se aprecia que la Armada no estaría en capacidad de cumplir su misión (DOCFUARA 1, Art. 120) de:
   - Asegurar la soberanía en el mar argentino y sus costas, ante un enemigo que la disputa con una fuerza como la descripta más arriba.
   - Proyectar en forma contundente el poder naval sobre el territorio de los posibles enemigos dentro del marco regional
   - Vigilar y mucho menos aún controlar, aquellas áreas del Atlántico Sur de interés vital para la Nación (Estrecho DRAKE y Mar Antártico Sur, etc.).

2. La Fuerza Aérea, ha alcanzado gran prestigio, de donde se deduce que pretenderá ocupar en el futuro inmediato un lugar de privilegio, y mejorar su equipamiento con prioridad, así como intentar desplazar a la Armada de parte de sus responsabilidades en el control del mar.

ARMADA ARGENTINA
SECRETO

Nº ....
Letra ....

SUGERENCIAS

De las conclusiones y apreciaciones anteriores, surgen las siguientes sugerencias generales con respecto a los medios:

1. AVIACION NAVAL

Realizar un estudio integral de desarrollo de medios, de manera de solucionar las debilidades identificadas. En particular se considera vital obtener como mínimo las siguientes capacidades actualmente inexistentes:

1.1. Asegurar la vigilancia del MAR ARGENTINO, ESTRECHO DE DRAKE y aguas correspondientes a las Islas del ATLANTICO SUR, por la incorporación de aviones exploradores de gran radio de acción.

1.2. Enfrentar la amenaza sobre la flota de 1/2 submarinos convencionales modernos, por la incorporación de helicópteros antisubmarinos de gran autonomía (relativa).

1.3. Enfrentar en combate aéreo, la capacidad de aviones Sea Harrier (Royal Navy); Mirage 50 (FACH y FAB), tanto en misiones de Defensa Aérea como de Escolta Aérea, por la incorporación de aviones de alta performance.

1.4. Obtener la capacidad de reconocimiento marítimo y terrestre en áreas hostiles, por la incorporación de aviones de reconocimiento táctico multisensores (radar, MAE, IR, fotografía).

1.5. Obtener la capacidad de reaprovisionamiento de combustible en vuelo, para paliar las limitaciones en el radio de acción de los aviones de ataque; mediante la incorporación de aviones específicos para esa misión o adaptación de los ya existentes.

1.6. Efectuar el helitransporte de una sección reforzada de Infantería de Marina en territorio hostil, por la incorporación de helicópteros de transporte táctico y los correspondientes helicópteros de ataque para escolta y apoyo de fuego.

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....

///...7-

2. MEDIOS DE SUPERFICIE

Con respecto a los medios de superficie, se sugiere estudiar la aptitud factible y aceptable de reemplazar el PAL ARA "25 DE MAYO", por uno que permita la operación de un Grupo Aeronaval Embarcado adecuadamente balanceado en cantidad y calidad de aeronaves para enfrentar a amenazas simultáneas en las tres dimensiones.

Hasta tanto se resuelva el déficit existente, contemplar la posibilidad de incorporar un buque portahelicópteros, construído a partir de casco mercante ya existente, de manera de transferir al mismo todos los helicópteros antisubmarinos y así poder embarcar y operar de manera flexible, la mayor cantidad de aviones de ala fija que acepta el diseño del PAL ARA "25 DE MAYO".



CARLOS ALFREDO GARCIA BOLL
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE

S. JEIN

JEIN

Conclusiones Malvinas

SECRETO

F A C T O R   M I L I T A R

I N D I C E

SECRETO

ENSEÑANZAS DERIVADAS DE LAS OPERACIONES MILITARES LLEVADAS A CABO EN LAS MALVINAS QUE MODIFICAN LAS CAPACIDADES ESTRATEGICAS - OPERACIONALES ENUNCIADAS AL INICIARSE EL CONFLICTO

1. DOCTRINA Y PROCEDIMIENTOS:

a. ~~FUERZAS~~ OPERACIONES NAVALES:

Las acciones llevadas a cabo por la ROYAL NAVY en las Malvinas durante el conflicto Anglo-Argentino demuestran coherencia con las conclusiones extraídas del análisis histórico de sus operaciones y se caracterizan por:

1) Agresividad en el empleo de los medios.

2) Eficacia y Eficiencia en la ejecución de las operaciones componentes.

Las acciones libradas por los británicos han sido indudablemente eficaces, en mayor o menor medida, por cuanto han logrado el fin en vista; por extensión se debe admitir que el planeamiento de las operaciones ha sido correcto y oportuno, tal como seguramente lo señalaba la aptitud de los modos de acción seleccionados. En cuanto a la eficiencia demostrada, què guarda correspondencia con la aceptabilidad en cuanto al costo de las concepciones operativas planificadas, no se puede aseverar lo mismo. Distinto es el caso de las operaciones terrestres que se pueden considerar como muy eficientes. Como la eficiencia está dada por el resultado obtenido y éste por la actitud evidenciada por el oponente, toda operación conlleva, de por sí, la alternativa de un éxito rápido y a bajo costo, o de lo contrario, un éxito reñido y hasta con fuertes pérdidas. En tal sentido y cuando las pérdidas llegan a ser muy severas, en realidad corresponde cuestionar la aptitud y tal vez también la factibilidad del modo de acción seleccionado que se ha ejecutado. Esta consideración es aplicable a la disposición de las fuerzas y unidades británicas para la defensa aérea en el mar, como así también a la concentración de unidades navales para ejecutar los desembarcos en aguas muy restringidas, caso del desembarco principal en SAN CARLOS o sin protec-



ción aérea alguna, caso del desembarco secundario en BAHIA AGRADABLE.

La Doctrina de empleo de los medios navales parece haber sido convencional en cuanto a las Operaciones Aéreas y de Superficie. Sin embargo se destacan dos aspectos que pueden calificarse de novedosos y que influyeron decisivamente en el resultado de la campaña. Es el caso del empleo del submarino atómico como medio de disuasión y la utilización masiva de medios navales mercantes para componer no sólo el tren logístico sino incluso parte de la Fuerza Operativa. El submarino atómico fue utilizado por primera vez en acciones reales con un resultado que no defraudó las expectativas creadas, no sólo en su capacidad ofensiva (caso ARA "GENERAL BELGRANO") sino fundamentalmente por su capacidad de disuasión. La amenaza de su empleo neutralizó no sólo la acción de las Fuerzas Navales propias sino el abastecimiento por mar de la Guarnición Malvinas. Se desconoce el número de submarinos empleados pero se estiman de dos a cuatro.
La combinación submarino atómico-satélite militar de reconocimiento ha probado ser decididamente efectiva. La temprana detección de los movimientos de las unidades de superficie y la elevada velocidad en inmersión practicamente aseguran la interceptación.

Existen asimismo algunos indicios de que también podrían haberse utilizado submarinos atómicos para la protección del tren logístico desde la Isla Ascensión hasta la zona de operaciones.

Con respecto a la utilización de buques mercantes se hace evidente la existencia de un Plan de Movilización, indudablemente entroncado con planes de construcción y alistamiento de buques, que contempla con todo detalle la requisación de distintos tipos de unidades para diferentes tareas. La dimensión de esta requisación es enorme ya que ha comprendido a un centenar de buques.

Los tipos más usados fueron los buques de pasajeros como transporte de tropas, portacontenedores para transporte de aeronaves y carga general, "roll-on roll-off" para traslado de vehículos y petroleros para complementar los de Flota. Parecería que la consigna fue obtener de la Marina Mercante los cuarteles y depósitos flotantes necesarios para las Fuerzas Expedicionarias. Todas las unidades fueron provistas de plataformas para helicópteros cuyo uso masivo para todo tipo de tareas fue una de las características más salientes de la Operación.

En lo que respecta al empleo de los medios navales las conclusiones más importantes, en las diversas áreas, son las siguientes:

1) Guerra Antisubmarina:

No se hicieron evidentes tácticas o empleo de medios no conocidos, en particular sonares de buques. Los más interesantes procedimientos detectados fueron:

a) Medidas de autoprotección permanentes basadas en cambios drásticos de rumbo y velocidad y el remolque de señuelos acústicos.
b) El empleo de cortinas integradas con helicópteros.
c) El empleo en forma pasiva de los sonares de helicópteros ó el empleo de sonoboyas.
d) El empleo de cargas de profundidad de bajo poder explosivo, aparentemente con fines de hostigamiento psicológico.

Por las distancias alcanzadas para el lanzamiento por el submarino ARA "SAN LUIS" se aprecia que los alcances de detección no son muy elevados.

2) Defensa Aérea:

No se evidenciaron tácticas o medios desconocidos puestos en juego durante las operaciones.Sin embargo las enseñan-

SECRETO

zas más importantes son:

a) Pese a una excelente cobertura radar de superficie complementada para helicópteros, los alcances de detección sobre aviones de baja cota son bajos.

b) El "SEA HARRIER" ha demostrado ser un excelente interceptor por su excepcional maniobra en el combate aéreo. El "SIDE WINDER" complementó eficazmente esta capacidad dando como resultado el mejor medio de defensa aérea disponible.

c) El misil de mediano alcance para la Defensa de Area "SEA DART" no ha dado los resultados esperados. Su rendimiento en las acciones fue escaso.

d) El misil de corto alcance "SEA WOLF" parece ser eficaz aunque no existió mucha experiencia de uso.

e) El misil individual "BLOW PIPE" ha demostrado ser muy eficaz sobre aviones volando a baja cota.

f) No se han evidenciado contramedidas aptas ante el ataque con misiles AM-39.

3) Operaciones de Superficie:

Al no haberse efectivizado acciones de este tipo no han podido extraerse conclusiones importantes.

4) Operaciones Anfibias:

Este aspecto ha sido el más rico en experiencias.
Lo más importante podría señalarse como la preferencia de desembarcar sin oposición o en zonas de desembarco poco defendidas, para desarrollar rápidamente en tierra una capacidad para el combate indiscutiblemente superior a la que la fuerza de desembarco podría concretar llevando a cabo un asalto anfibio con fuerte oposición.
La decisión de no producir el desembarco principal en PUERTO ARGENTINO, objetivo político que albergaba el centro de poder argentino y que estaba protegido por la mayor parte de los efectivos destacados en las islas, Cdo.Brig.X - RI3 - RI4 - RI6 - RI7 - RI25(-) y BIM 5 (Ref), hizo evidente el canje de lugar por tiempo. Los británicos prefi-

[illegible]

rieron tener menores pérdidas iniciales y desplegar un poder de combate superior al que le podía conferir un movimiento buque a costa con fuerte oposición, a costa de posponer la conquista de su objetivo principal, pese a la urgencia derivada de la proximidad del invierno y la comprometida situación logística.

La zona de desembarco elegida, la BAHIA DE SAN CARLOS, si bien contaba con una zona de mar ubicada en un lugar geográfico de aguas restringidas, brindaba al movimiento buque a costa, en cambio, aguas protegidas y pequeños muelles. Además enfrentaba las únicas tierras altas próximas al mar existentes en la Isla SOLEDAD.

El desembarco secundario en la zona de BAHIA AGRADABLE tuvo como finalidad adelantar material pesado y abastecimientos, preferentemente Clase V, para el ataque a PUERTO ARGENTINO. De esta manera se evitó el dificil y costoso traslado de estos materiales desde la Cabeza de Playa establecida en SAN CARLOS. Las malas condiciones de transitabilidad de la isla obligaron a materializar el desembarco en inmediaciones del único camino próximo a la costa y accesible desde el mar. Su ejecución exigió que los buques de desembarco logístico (LLS) tuvieran que varar practicamente en el mismo lugar y en forma sucesiva, lo que se concretó a costa de grandes pérdidas por los ataques aéreos que tuvieron que soportar.

b. OPERACIONES TERRESTRES

El ataque de las fuerzas británicas, tanto a PUERTO DARWIN-GANSO VERDE como a PUERTO ARGENTINO estuvo precedido de acciones de exploración en fuerza. Esta no evidenció ninguna modalidad particular y en ningún momento la maniobra quedó aferrada.

Una vez empeñadas las fuerzas británicas en el ataque, la maniobra tuvo lugar en base a un intenso uso del helitransporte, mediante el cual sobrepasaron o envolvieron posicio-

SECRETO

nes propias, tornándolas ineficaces para contener el avance. Todas las maniobras, en particular los envolvimientos verticales, fueron posibles por los intensos fuegos de apoyo; éstos se concretaron con un volumen de fuego que excedió todas las previsiones contenidas en nuestra doctrina, aproximadamente 2.000 tiros por cañón por día y buscaban la saturación de zonas para neutralizar totalmente al defensor. Asimismo y para protegerse, las fuerzas británicas helitransportadas hacia el interior y profundidad de la propia posición minaban sus flancos y retaguardia.

- La gran cantidad y variedad de medios disponibles le permitió a los británicos encarar las operaciones en tierra con total flexibilidad, usando con marcada movilidad los medios que más se adaptaban a la misión impuesta, pudiendo además sustituir rapidamente aquellos que resultaran ineficaces o fueran destruídos.

- La modalidad de combate descripta también incluía la capacidad de combatir de noche y sin limitaciones, no sólo por los medios técnicos con que estaban equipadas las tropas sino también por su adiestramiento.

- La característica saliente de las operaciones terrestres ha sido el uso masivo de helicópteros, lo que le ha conferido al combate nocturno una movilidad irrestricta, de la que los efectos más visibles son:

  1) La multiplicación de las posibles avenidas de aproximación, lo que, a su vez, altera el concepto de defensa en profundidad exigiendo que las unidades o parte de las mismas se deban organizar en forma circular.

  2) El desarrollo previo y simultáneo de la función de abastecimiento al combate mismo, motivando los siguientes cambios sustanciales en el campo de batalla:
     a) Las explosiones se han generalizado y la metralla ha disminuído radicalmente.
     b) La neutralización puntual, que lograba la metralla, ha sido reemplazada por la zonal, con lo que efectivos numéricamente menores pueden atacar, presumible-

mente a efectivos numericamente mayores.

De los medios que dispusieron las fuerzas británicas para operar en la isla, cabe mancionar a los siguientes por ser los más modernos de su tipo:

- MORÇOS:
  Sistema computado para el fuego de morteros, que puede computar hasta 10 morteros en dos misiones diferentes.
- CYMBELINE:
  Sistema de localización de morteros enemigos, consistente en un radar integrado con una computadora analógica.
- FACE:
  Equipo computador de artillería de campaña, para automatizar los procedimientos relacionados con la preparación del fuego de artillería y los datos de reconocimientos.
- RADAR 2B29S:
  Radar de vigilancia para infantería, con alcance de 10 Km que puede detectar un hombre sólo o grupos de ellos.
- RAPIER:
  Misil superficie-aire de corto alcance con 8 misiles por lanzador autopropulsado a oruga y 4 misiles por lanzadores fijos.
- BLOW PIPE:
  Misil de defensa aérea portatil de uso individual.
- UG LAW:
  Proyectil antitanque descartable cal. 66 mm.
- Cañón Liviano 105 mm.
  Pieza helitransportable de alta velocidad de fuego y de 17 Km. de alcance.
- Morteros Tipo Mk8 - Calibre 2".
  Disponible a nivel de grupo.
- Telémetros Láser tipos LP o LV.
- Visores nocturnos tipo PPE TRILITE, PPE POCKETSCOPE, PPE NIGHT VISION GOGGLES.

SECRETO

- Visor infrarrojo portátil MEL.

- Miras nocturnas tipo SS41, TRILITE SMALL, PPE SNIPE INDIVIDUAL, LOLITE y HAWKLITE MkIII.

SECRETO

APRECIACIONES FORMULADAS AL INICIARSE EL CONFLICTO SOBRE EL ACCIONAR DE LA FLOTA BRITANICA Y SUS CAPACIDADES OPERACIONALES.

1. Composición probable de una Fuerza Expedicionaria Inglesa en el Atlántico Sur de fecha 7 ABR 82.
Ver Agregado 01.

2. Ampliación de las Capacidades Operacionales enunciadas inicialmente de fecha 8 ABR 82.
Ver Agregado 02.

3. Apreciación de la Capacidad de Helidesembarco de la Fuerza de Ataque Británic . de fecha 13 ABR 82.
Ver Agregado 03.

4. Apreciación sobre el accionar de la Flota Británica de fecha 28 ABR 82.
Ver Agregado 04.

SECRETO

A G R E G A D O   0 1

COMPOSICION PROBABLE DE UNA FUERZA EXPEDICIONARIA INGLESA EN EN EL ATLANTICO SUR, de fecha 07 ABRIL 82.

Una fuerza destacada por INGLATERRA para operar en el ATLANTICO SUR, a la cual se le asigna arbitrariamente la misión de: "Recuperar las Islas MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH", se aprecia que requiere reunir las siguientes características:

1. Debe tener un importante sostén logístico a flote. Su punto de apoyo más cercano está en la Isla ASCENSION a 3.000 millas del Area de Operaciones.
2. Debe tener aviación embarcada para disputar el dominio aéreo en el Area de Operaciones, necesario para asegurar el desembarco.
3. Debe transportar una Fuerza de Desembarco importante con capacidad de helitransporte.
4. Debe contar con fuerte protección antiaérea para operar en un área bajo dominio aéreo inicial enemigo.
5. Debe contar con protección antisubmarina en conocimiento de que existe oposición submarina.
6. Debe poseer capacidad de proveer Fuego Naval de Apoyo a la Fuerza de Desembarco y de rechazo antisuperficie contra unidades misilísticas.
7. Debe poder dividirse en Grupos de Tareas para operar simultáneamente en distintas áreas o enfrentar distintas amenazas.

Una Fuerza con estas capacidades debe incluir los siguientes tipos de unidades:

1. Cuerpo Principal.
   a. Buque de Asalto/Portahelicópteros.
   b. Buques Tanques.
   c. Buques de reaprovisionamiento.

2. Escolta
   a. Portaaviones.
   b. Destructores para defensa A.A. de Area.
   c. Destructores / Fragatas para Defensa Antisubmarina.

SECRETO

d. Destructores / Fragatas para Defensa Antisuperficie y Fuego Naval de Apoyo.

Analizando las disponibilidades de buques de la Armada Británica, descontando los presumiblemente llamados a reserva, los que por razones de reparaciones, falta de tripulación, antiguedad, etc. no puedan ser alistados en tiempo para una operación de esta naturaleza, quedarían disponibles:

- 2 Portaaviones: "HERMES" e "INVINCIBLE".
- 1 Buque de Asalto: "INTREPID".
- 1 Buque de Asalto: "FEARLESS".
- 1 Destructor: Tipo 82.
- 3 Destructores: Clase "COUNTY".
- 3 Destructores: Tipo 22.
- 6 Destructores: Tipo 42.
- 8 Fragatas: Tipo 21.
- 15 Fragatas: Tipo "LEANDER".
- 6 Fragatas: Tipo 12.

Considerando la necesidad de mantener fuerzas en el área Metropolitana, los compromisos emergentes de la NATO y deberes del COMMONWEALTH, se aprecia que podrían destacar una fuerza con hasta los siguientes efectivos:

- 2 Portaaviones: "HERMES" e "INVINCIBLE".
- 1 Buque de Asalto: "BULWARK".
- 1 Destructor: 82
- 2 Destructores: Clase "COUNTY"
- 2 Destructores: 22
- 4 Destructores: 42
- 4 Fragatas: 21
- 10 Fragatas: Clase "LEANDER"
- 4 Fragatas: 12

Analizando la inteligencia disponible relativa a movimiento de unidades, estado de alistamiento, buques en venta, etc. se aprecía que la Fuerza Expedicionaria Británica estaría compuesta de la siguiente manera:

SECRETO

- CUERPO PRINCIPAL.

- 1 Buque de Asalto "INTREPID"	1 LSD.
- 1 Buque de Asalto HMS "FEARLESS"	1 LSD.
- 1/2 Buques de desembarco logístico tipo "SIR LANCELOT"	1/2 LKA.
- 2/3 Petroleros de Flota	2/3 AO.
- 1/2 Buques de Reabastecimiento	1/2 AEF.
- 1/2 Transportes	1/2 AK.

- ESCOLTA

- HMS "INVINCIBLE"	1 CV
- HMS "HERMES"	1 CV
- HMS "ANTRIM" - HMS "GLAMORGAN"	2 DD Clase "COUNTY"
- HMS "SHEFFIELD" - HMS "COVENTRY" - HMS "GLASGOW"	3 DD tipo 42
- HMS "BROADWORD" - HMS "BATTLEAXE" - HMS "BRILLIANT"	3 DD tipo 22
- HMS "PLYMOUTH" - HMS "RHYL" - HMS "YARMOUTH" - HMS "LOWESTOFT"	4 FF tipo 12
- HMS "DIDO" - HMS "ARIADNE" - HMS "EURYALUS"	3 FF tipo "LEANDER"
- HMS "ARROW" - HMS "ACTIVE"	2 FF tipo 21
- HMS "SUPERB" - HMS "SPLENDID"	2 SSN tipo "SWIFTSURE"
- HMS "ORACLE"	1 SS tipo "OBERON"

SECRETO

APRECIACION SOBRE LAS CAPACIDADES OPERATIVAS DE LA FUERZA

- CAPACIDAD ANFIBIA

Los buques de desembarco, cuentan cada uno con una Agrupación de Asalto Anfibio de hasta 800 hombres, constituída por 3 elementos de maniobra y sus armas de apoyo pesadas, pudiendo helitransportar simultaneamente y en un vuelo, efectivos del orden de una Sección Reforzada.

Esta última capacidad puede ser reforzada por parte de los helicópteros del HMS "HERMES" y otros buques no afectados a la defensa A/S de la Fuerza.

Puede también brindar apoyo de fuego naval y aeronaval a una operación aerotransportada y preveer la operación de conexión mediante un asalto anfibio.

- CAPACIDAD ANTIAEREA

Posee excelente capacidad de Defensa de Area otorgada por cuatro plataformas con misiles SEA DART y 2 plataformas SEA SLUG. La capacidad de defensa puntual se aprecia como muy buena.

- CAPACIDAD CONTRAAEREA

Posee hasta 18 aeronaves SEA HARRIER que pueden operar desde ambos portaaviones. Se aprecia puede mantener hasta 2 aeronaves en ILC en forma contínua.

- CAPACIDAD ANTISUPERFICIE

Puede calificarse como alta. La disponibilidad de varios lanzadores EXOCET, helicópteros con misiles SEA-SKUA y eventualmente cañones, le otorgan muy buenas aptitudes para el rechazo antisuperficie. No posee aviación de exploración embarcada.

- CAPACIDAD ANTISUBMARINA

Puede calificarse como buena. Los Destructores "BROADSWORD" con sonares más modernos y VDS compensan los antiguos 184 M instalados en la mayoría de los buques. La gran cantidad de

SECRETO

helicópteros embarcados amplían la capacidad de clasificación y ataque. No posee aviación de exploración antisubmarina embarcada.

- <u>CAPACIDAD PARA OPERAR CON AMENAZA MULTIPLE</u>

Es una fuerza de tareas con una dosificación de medios balanceados que le confiere una capacidad muy buena de rechazo a una amenaza múltiple.

Su aspecto más débil estaría centrado en su sostén logístico móvil y en la carencia (por el momento) de puntos de apoyo terrestres cercanos para proyectar poder.

SECRETO

AGREGADO 02

AMPLIACION DE LAS CAPACIDADES OPERACIONALES ENUNCIADAS INICIALMENTE, DE FECHA 08 ABRIL 82.

- CAPACIDAD LOGISTICA

Conclusiones:

1. Víveres: para 45 días de operaciones sin efectuar reaprovisionamiento en el mar.
   Poseen reserva en los buques transportes.
   Este factor no limita la operación.

2. Municiones: la limitación que se aprecia es del tipo aéreo.

3. Combustible: su reabastecimiento está facilitado por 3 buques RAS de 25/30.000 tns. de carga de combustible. Cada uno de estos buques serán suficiente para reponer el consumo de 12/15 días de la fuerza a una velocidad de 16/18 nudos.
   Esta estimación daría una capacidad para operar durante aproximadamente 45 días sin tener que recurrir a un punto de apoyo.

- CAPACIDAD LOGISTICA ENUNCIADA

La Fuerza de Ataque Británica posee capacidad logística móvil para operar aproximadamente 45 días. Puede recorrer 14.500 millas, aproximación, regreso y 15 días en área de operaciones.

- APRECIACION DEL COSTO

Teniendo en cuenta los gastos de combustibles y víveres exclusivamente, la fuerza de ataque británica incurre en un gasto aproximado de u$s 1.000.000 por día.

SECRETO

APRECIACION SOBRE LA CAPACIDAD ANFIBIA DE LA FUERZA DE ATAQUE BRITANICA.

a. Transporte Anfibio:

Tres Batallones de Desembarco transportados; uno, del orden de 600 hombres en el HMS "HERMES", operando como LPH (Buque Portahelicópteros) y otros dos del orden de 500 hombres cada uno en los buques de desembarco dique (LPD), HMS "FEARLESS" y HMS "INTREPID".

b. Asalto Anfibio:

Cada Batallón de Desembarco puede desembarcar 3 secciones de Tiradores reforzados en asalto empleando 4 LCVP y dos Compañías de Tiradores reforzadas empleando cada una 2 LCM 9.

c. Helidesembarco:

1) El LPH puede helitransportar en un vuelo, compuesto por 3 olas de hasta 18 helicópteros, una agrupación de desembarco formada en base a una Compañía de Tiradores reforzada.
2) Cada uno de los LPD puede helitransportar hasta con 5 helicópteros, una agrupación de desembarco formada en base a una Sección de Tiradores reforzada.

d. Apoyo Naval:

Practicamente todos los Destructores y Fragatas que integran la Fuerza Naval de Ataque Británica cuentan con un solo montaje de cañones de 4,5" (114mm) modelo Mk 8 o Mk 6 (montaje doble), los que si bien son muy efectivos, tienen una altísima velocidad de fuego y trayectoria muy tesa, resultando poco convenientes para el fuego

SECRETO

naval de apoyo. Para contrarestar esta limitación a cada Agrupación de Desembarco posiblemente se le asignen, <u>como mínimo</u>, dos Fragatas tipo 12 y tipo "Leander".

e. <u>Apoyo Aeronaval</u>:

Los aviones "SEA HARRIER" disponibles, posiblemente sólo dos Escuadrones de 8 aviones cada uno, no podrán empeñarse en otro tipo de misiones que la de protección de la Fuerza Naval de Ataque Británica. Esta limitación constituye un significativo factor de debilidad de la capacidad de apoyo aeronaval de la Fuerza de Desembarco.

f. <u>Conclusión</u>:

1) La Fuerza Naval de Ataque Británica dispone de suficientes elementos de desembarco y medios como para concretar hasta tres movimientos de asalto por superficie y dos helitransportes.
2) La disponibilidad de buques para Apoyo Directo permite la asignación simultánea de hasta dos Fragatas para cada Agrupación de Desembarco, a pesar de lo cual el fuego naval de apoyo no alcanzará la eficacia necesaria.
3) La aviación embarcada no es suficiente para proteger a la Fuerza Naval de Ataque Británica, a los helitransportes y atender los pedidos de apoyo aeronaval de las tropas desembarcadas. Posiblemente estas últimas no cuenten con este apoyo.
4) La debilidad más acentuada de la capacidad anfibia británica está dada por la carencia de fuegos de apoyo adecuados, por lo que es dable esperar helidesembarcos "nocturnos" para establecer en tierra una o más bases de fuego y su protección correspondiente.

\- <u>ENUNCIADO DE LA CAPACIDAD DE EMPLEO</u>

"Atacar las ISLAS MALVINAS mediante asalto anfibio y helidesembarca-

SECRETO

co a partir del 22 de abril, con hasta tres Batallones de Desembarco y fuegos de apoyo reducidos. Esta capacidad se extiende a las ISLAS GEORGIAS y SANDWICH utilizando efectivos menores".

- <u>APRECIACION</u>

Dada la capacidad Anfibia enunciada para esa F.T., se aprecia que las ISLAS SOLIDAD y GRAN MALVINAS deberían ser defendidas por efectivos no menores a 2 Batallones de Infantería reforzados con Ingenieros y Artillería de Campaña en cada una de ellas.

Debe tenerse en cuenta que el enemigo no está obligado a proseguir operaciones ulteriores y el objetivo a lograr se obtiene con la conquista de las Islas, podrán empeñar en el asalto la <u>totalidad de los efectivos</u> sin consideraciones respecto al costo.-

SECRETO

- CAPACIDAD ANTISUPERFICIE

Capacidad de Exploración:

Si bien no poseen puntos de apoyo dentro de su alcance, GRAN BRETAÑA posee gran cantidad de aviones de exploración y anti submarinos tipo NIMROD que tiene un radio de acción de 2.500 millas náuticas y 12 horas de autonomía. Se aprecia que basándose en la isla ASCENSION no alcanza a poder mantenerse de estación en el área.

Existe también la posibilidad de que los EE.UU. faciliten a GRAN BRETAÑA información de los satélites militares de observación. En este caso, dado el escaso tráfico en la zona, la situación de superficie sería permanentemente conocida y actualizada.

La exploración cercana está limitada a la que pueda proveer los "SEA HARRIER" y los helicópteros.

Capacidad de Detección:

Posee radares en cantidad y calidad suficiente como para formar un círculo de detección que satisface holgadamente las necesidades de la Fuerza. Puede complementar los radares de los buques con los de hasta 8/10 "SEA LYNX" y 5/6 "SEA KING" formando parte del dispositivo de detección.

Capacidad de Rechazo:

Se aprecia que la Fuerza pueda formar un grupo de Rechazo Antisuperficie con hasta 6 Destructores de velocidad de 30 nudos y con 4 misiles EXOCET cada uno manteniendo la cortina antisubmarina. La totalidad de misiles en la Fuerza se estima en 32. Todas las unidades poseen enlace de datos.

SECRETO

Capacidad de Guerra Electrónica:

Todas las unidades poseen equipos MAE y las más modernas cuentan con contramedidas Activas. Se estima que la Fuerza tendría un total de 12 equipos con capacidad de producir ecos falsos e interferencias.

Los cañones de 4,5" pueden lanzar granadas Chaff para engaño y seducción. Todas las unidades poseen lanza cohetes Chaff para autodefensa.

Conclusión:

La Fuerza posee una elevada capacidad antisuperficie.

SECRETO

- CAPACIDAD DE DEFENSA AEREA

Capacidad de Detección:

Todos los buques de la escolta poseen radares de Detección Temprana de buena performance. La gran cantidad de buques le permite adoptar dispositivos de Defensa Aérea para amenaza multsectorial. No tiene limitación para destacar piquetes radar. Puede complementar los buques con helicópte os para la detección de aviones a baja cota.

Se aprecia que con un sector de amenaza probable de 90º podrían establecer un círculo de detección de no menos de 150 millas.

Capacidad Contra Aérea:

Los 16 aviones "SEA HARRIER" embarcados, si bien son normalmente usados para la Defensa Aérea como "interceptor listo en cubierta", permiten a la Fuerza amntener hasta 4 aviones en PAC diurna y nocturna en caso de necesidad. Este avión opera normalmente solo, no por secciones lo que significa la capacidad de ocupar 4 estaciones.

El radio de acción de la PAC es de hasta 200 millas náuticas pudiendo incrementarse hasta 300 en caso de contarse con piquetes.

El "SEA HARRIER" requiere control positivo para la interceptación hasta que pueda utilizar su propio radar. La interceptación debe ser por atrás por el tipo de misil empleado ("SIDEWINDER").

Capacidad de Defensa de Area:

Se aprecia que la Fuerza cuenta en total con hasta 7 lanzadores de misiles S.A. "SEA DART" dobles, no se consideran operativos los "SEA SLUG" de los Destructores Clse "COUNTY".

SECRETO

Con esa cantidad de armas adecuadamente distribuidas se puede defender un área cubierta por el Cuerpo Principal con una alta probabilidad de impacto hasta una distancia de 35 millas para aviones de alta cota y 20 millas para atacantes a bája cota.

Capacidad de Defensa Puntual:

Todos los buques de la Escuadra poseen para su autodefensa misiles de corto alcance "SEA CAT" (4.000 mts), algunos "SEA WOIF" (7.000 mts) y cañones AA.

Conclusión:

La capacidad de Defensa Aérea de la Fuerza es muy elevada. Su punto bulnerable en el ataque a baja cota con previa eliminación de los helicópteros piquete ya que en ese caso la distancia de detección se reduce a 20/30 millas.

SECRETO

- CAPACIDAD ANTISUBMARINA

Con las unidades de superficie y aeronaves Antisubmarinos disponibles la protección Antisubmarina del Cuerpo Principal está asegurada.

Los helicópteros disponibles le aseguran una buena capacidad de clasificación de contactos y ataque con torpedos a cierta distancia de los cortinadores.

Para determinar la eventual disponibilidad de unidades se puede efectuar el cálculo de cortinadores necesarios siendo:

Nucleo:	: 8/9 buques.
Cortinadores	: 17 buques.
Vd. operativa sonar	: 18 nudos.
A.T.S.	: 4.500 yardas.
Sonar	: 184 M.

Para este caso con 10/11 buques se puede lograr una buena cortina de sector, con lo que pueden utilizarse hasta 7 Destructores como Grupo de Ataque de Superficie, piquete, unidades antisubmarinas de caza y ataque, reaprovisionamiento, etc.

SECRETO

- CAPACIDAD DE ATAQUE AERONAVAL

La composición del Grupo Aeronaval Embarcado (16 aviones "SEA HARRIER") le permite efectuar misiones de ataque de hasta 8 aviones simultáneamente con bombas de 450 Kgs., es decir un total de 7.600 Kgs. de explosivo, manteniendo una escolta de 4 aviones y otros tantos en PIC. Se aprecia el alcance de una misión de ataque de hasta 250 millas náuticas.

No está confirmada la disponibilidad por parte del Grupo Aéreo de los misiles A/S "HARPOON" para ser empleado contra unidades de superficie.-

SECRETO

AGREGADO 03

APRECIACION DE LA CAPACIDAD DE HELIDESEMBARCO DE LA FUERZA DE ATAQUE BRITANICA, de fecha 13 ABRIL 82

1- Cantidad Máxima de Helicópteros de Asalto Disponibles:

Los buques que integran la FNA Británica y que podrían transportar helicópteros de asalto en condiciones de operar son los siguientes:

	Helicópteros
a- Buques de asalto anfibio	
- BDD HMS "FEARLESS"	5 (2 est. emb.)
- BDL HMS "SIR BEDIVERE"	1 (1 " ")
"SIR GALAHAD"	1 (1 " ")
"SIR GERIANT"	1 (1 " ")
"SIR PERCIVALE"	1 (1 " ")
"SIR TRISTAN"	1 (1 " ")
b- Buques auxiliares	
- Petrolero RFA "OLMEDA"	4
- Petrolero RFA "TIDESPRING"	6
- Abastecimiento RFA "FORT AUSTIM"	4
- Abastecimiento RFA "RESOURCE"	4
- Abastecimiento RFA "STROMNES"	1
c- Buque transporte de pasajeros:	
- CANBERRA	4 (4 est. emb.)
	33

2- Capacidad de Helidesembarco:

La cantidad de helicópteros junto con las estaciones de embarco disponibles en los buques que transportan tropas, le permitiría concretar, a lo sumo, un vuelo compuesto por 3 heli-olas de hasta 11 helicópteros cada una.

NOTA: 1- Los helicópteros de asalto WESSEX permiten transportar, en un vuelo de hasta 40 millas, a 14 hombres con su

SECRETO

equipo de combate. Esta cantidad puede incrementarse a 15 si se reduce en un hombre a la tripulación del helicóptero.

2- Se considera en este caso que los portaaviomes "INVINCIBLE" y "HERMES" utilizarán sus helicópteros exclusivamente en formaciomes antisubmarinas.

SECRETO

AGREGADO 04

APRECIACION SOBRE EL ACCIONAR DE LA FLOTA BRITANICA, DE FECHA 28 DE ABRIL DE 1982

Teniendo en cuenta el escalonamiento de fuerzas que presenta la Fuerza de Tareas Británica, la que con sus elementos más adelantados alcanzará la Zona Malvinas con las primeras luces del 29 APR 82, se detalla una apreciación sobre la probable constitución de su Fuerza de Desembarco y sus capacidades, las que a diferencia de las formuladas anteriormente contemplan solamente a los medios que, a partir de la fecha indicada, están en condiciones de llevarlas a cabo. Por otra parte se hace notar que estas capacidades también se expresan como resultado de la explotación de la información e inteligencia disponible a la fecha.

1. Constitución del escalón adelantado de la Fuerza de Tareas Británica.
   Ver Anexo "A".

2. Elementos que probablemente integran la Fuerza de Desembarco.
   a. Organización probable de una unidad "Commando" (Cdo).
      Ver Anexo "B".
   b. Organización probable del "Special Boat Squadron" (SBS).
      Ver Anexo "C". "D"
   c. Organización probable de un "Special Air Service Squadron" (SAS).
      Ver Anexo "D".

3. Modalidades operacionales de las unidades especiales con que cuenta la FT:

SECRETO

a. Infiltrar elementos del SBS y SAS por mar, desde submarinos y/o embarcaciones de superficie, completando su aproximación con botes neumáticos o nadando.

b. Infiltrar elementos del SBS y SAS, mediante lanzamiento con paracaídas de apertura comandada, lanzándose con su equipo completo desde alturas de hasta 6.000 metros, efectuando la reunión durante la caída libre y cayendo agrupados sobre la zona de lanzamiento.

c. Llevar a cabo, en forma independiente o coordinada con fuerzas regulares, incursiones para destruir objetivos o tender emboscadas.

d. Operar conjuntamente con otras unidades, especiales o regulares para llevar a cabo las siguientes acciones:

1) Organizar la acción de pobladores locales hostiles.

2) Reconocer y señalizar playas de desembarco.

3) Reconocer, instalar, señalizar, operar y asegurar zonas de lanzamientos y de helidesembarcos.

4) Ejecutar acciones secundarias independientes o en apoyo de operaciones principales, buscando:

a) Abatir aviones de transporte tipo C-130 en aproximación o decolando del aeródromo de Malvinas, empleando misiles de defensa aérea tipos "BLOW PIPE".

b) Ejecutar acciones nocturnas de hostigamiento destinadas a perturbar las funciones logísticas propias, las actividades de comando y control, como así también desgastar al personal propio.

c) Organizar y establecer la coherencia topográfica de futuras bases de fuego, que se constituirían en base al helidesembarco de piezas de artillería de campaña.

d) Reconocer el despliegue defensivo propio.

e) Actuar como SFN, CAA y Observadores de Artillería de Campaña.

f) Atacar posiciones de artillería, de defensa aérea, puestos de comando, etc.

4. Capacidad Anfibia del enemigo:

a. Capacidad 1:

1) Desarrollar operaciones nocturnas previas al asalto anfibio y hacer evidente su presencia oculta en la isla a partir del arribo de la FT a la zona del objetivo con vistas a:

a) Reconocer el dispositivo propio.

b) Organizar posiciones de bloqueo y futuras bases de fuego.

c) Reconocer y señalizar oportunamente playas de desembarco zonas de lanzamiento y de helidesembarco.

d) Ejecutar operaciones comando sobre medios e instalaciones militares y/o puestos de comando.

e) Producir acciones de desgaste psicológico.

2) Ejecutar el asalto anfibio de la isla SOLEDAD, a partir del 16 MAY 82, desembarcando por superficie en la zona de PUERTO ARGENTINO, efectivos apreciados en 2 Batallones de Comandos, conjuntamente con un helidesembarco de otro Batallón equivalente, previa conquista del dominio aéreo y naval.

b. Capacidad 2:

1) Desarrollar operaciones nocturnas previas al asalto anfibio a partir del arribo de la FT a la zona del objetivo con vistas a:

a) Reconocer el dispositivo propio.

b) Reconocer y señalizar oportunamente playas de desembarco, zonas de lanzamiento y de helidesembarco.

c) Ejecutar operaciones comando sobre medios e instalaciones militares y/o puestos de comando.

2) Desembarcar subrepticiamente en diversos puestos y asentamientos rurales próximos al mar en la parte norte de la Isla SOLEDAD, como ser PUERTO SAN CARLOS (16-429), SAN CARLOS (35-427), DOUGLAS (38-429)- TEAL INLET (40-428), SALVADOR (40-430), FOAM (40-429)- PORT LOUIS (42-429), JOHNSON HARBOUR (42-429) y/o Isla GRAN MALVINA, como ser ROY COVE (26-428), HILL COVE (28-429), SALLOW BAY (29-429), con la intención de:

SECRETO

a) Hacer evidente la más pronta presencia británica posible en una gran extención de las Islas, logrando, a bajo costo, una posición prácticamente de igualdad para negociar.

b) Utilizar determinados asentamientos próximos como Cabeza de Playa y reforzarlos mediante sucesivos desembarcos nocturnos con vistas a futuras operaciones.

c) Ejecutar simultáneamente operaciones aeronavales para lograr la superioridad aérea y naval.

3) Ejecutar un asalto anfibio en una zona no ocupada y distante de las propias fuerzas, preferentemente en la parte NO de la Isla SOLEDAD, a partir del arribo de la FT a la zona del objetivo, con efectivos del orden de un "Comando IM" desembarcando parte por superficie y parte helitransportado para hacerse fuerte en la Cabeza de Playa.

4) Reforzar una o más de las Cabezas de Playa establecidas con elementos embarcados en el último escalón de transportes e iniciar operaciones de explotación, a partir del 16 MAY 82.

5. Comparación de las Capacidades.

a. Ventajas.

1) Capacidad 1:

SECRETO

a) Posibilita la ejecución de operaciones aeronavales para lograr la superioridad aérea y naval en la zona del objetivo, sin tener que atender simultáneamente dos problemas trascendentales.

b) Otorga tiempo para que la AP alimentada con los resultados de las acciones navales y la efectividad del bloqueo incida sobre las tropas que defienden las islas, atenuando o eliminando el alto costo involucrado en la conquista de las mismas.

2) Capacidad 2:

a) Concreta la presencia británica en las Islas sin dejar pasar más tiempo, lo que es muy importante por la incierta evolución de las tratativas diplomáticas a nivel mundial.

b) No ataca el lugar más fuerte ni incide sobre la masa de la población malvinense, lo que además entraña un costo mínimo.

c) Las CP configuradas, convenientemente reforzadas posteriormente, permiten la prosecución de las operaciones con un poder combativo considerablemente más grande.

b. Desventajas.

1) Capacidad 1:

a) No concreta, en forma suficientemente rápida, una situación ventajosa en tierra, que es donde está

el objetivo de la operación, a pesar de los éxitos que la FT pudiera alcanzar en el mar.

2) Capacidad 2:

a) Involucra el riesgo de ser derrotados en tierra por partes.

b) Complica y condiciona las operaciones de la FT.

6. Conclusiones.

a. Ninguna de las capacidades asegura un éxito inmediato y a bajo costo.

b. La C1 demanda más tiempo para ejercer el dominio de las islas y este puede llegar a ser parcial.

c. La C2 hace evidente la presencia británica antes, la que se manifestaría con un dominio parcial.

d. El momento en que se podría hacer evidente la C2 está condicionado a la cantidad de efectivos infiltrados y desembarcados en cada lugar que razonablemente aseguren que no sean derrotados por partes.

e. La C2 condiciona en alguna medida a los medios navales y puede entorpecer su acción, pero es la que ofrece más posibilidades de éxito en cuanto al tiempo y los costos.

SECRETO

RM
36.664

1.164
Bo. B
Cdo.Ca.
Sem
TM

2.114
2.12
1.54
1.7
0.9

4.131
Cdo. 1.10
6 81 1.32
Cdo. 1.15
Cdo. 1.2
CT 0.4
TM 0.6
2 81
Atas 1.30
Cdo.Serv. 1.9
Cdo. 1.1
Serv. 0.8
0.7
2 Misiles Vigilant ó Milán
0.12
CINT 0.3
VIG.INF. 0.8
1.21
0.7

RA
(±100 h)
Cdo
3 Cñ 105 mm
SWDOTS
FACE
CYMBELINE

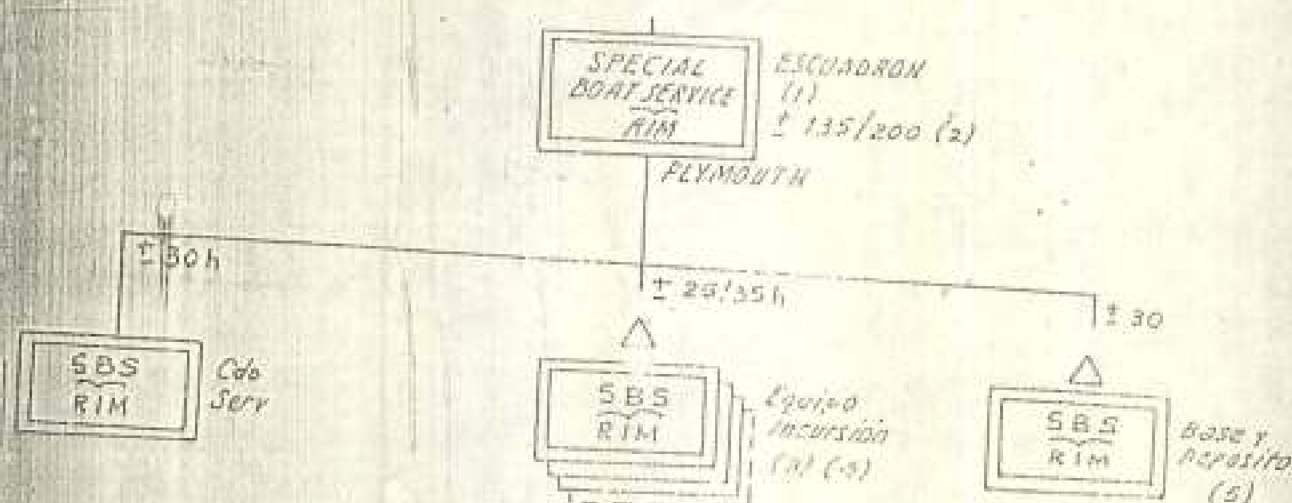
RAPIER

NOTA:
1. LA FE NO INCLUYE A LA Bo. AC Y A LA SEC ADA
2. ARMAS MAS IMPORTANTES:
- 6 pz Cñ 105 mm
- 4 Lz RAPIER
- 8 Lz BLOWPIPE
- 6 MOR CAL 81 mm
- 12 MOR CAL 51 mm
- 6 Lz AtM VIGILANT o MILAN

ANEXO "D"

ORGANIZACION PROBABLE DEL "SPECIAL BOAT SQUADRON"

SECRETO



(1) La designación Escuadrón es histórica.

(2) Personal del cuadro permanente. AL Buzo Táctico; AE Parac Mil. Este personal está en aptitud de ejecutar lanzamientos operacionales comandados.

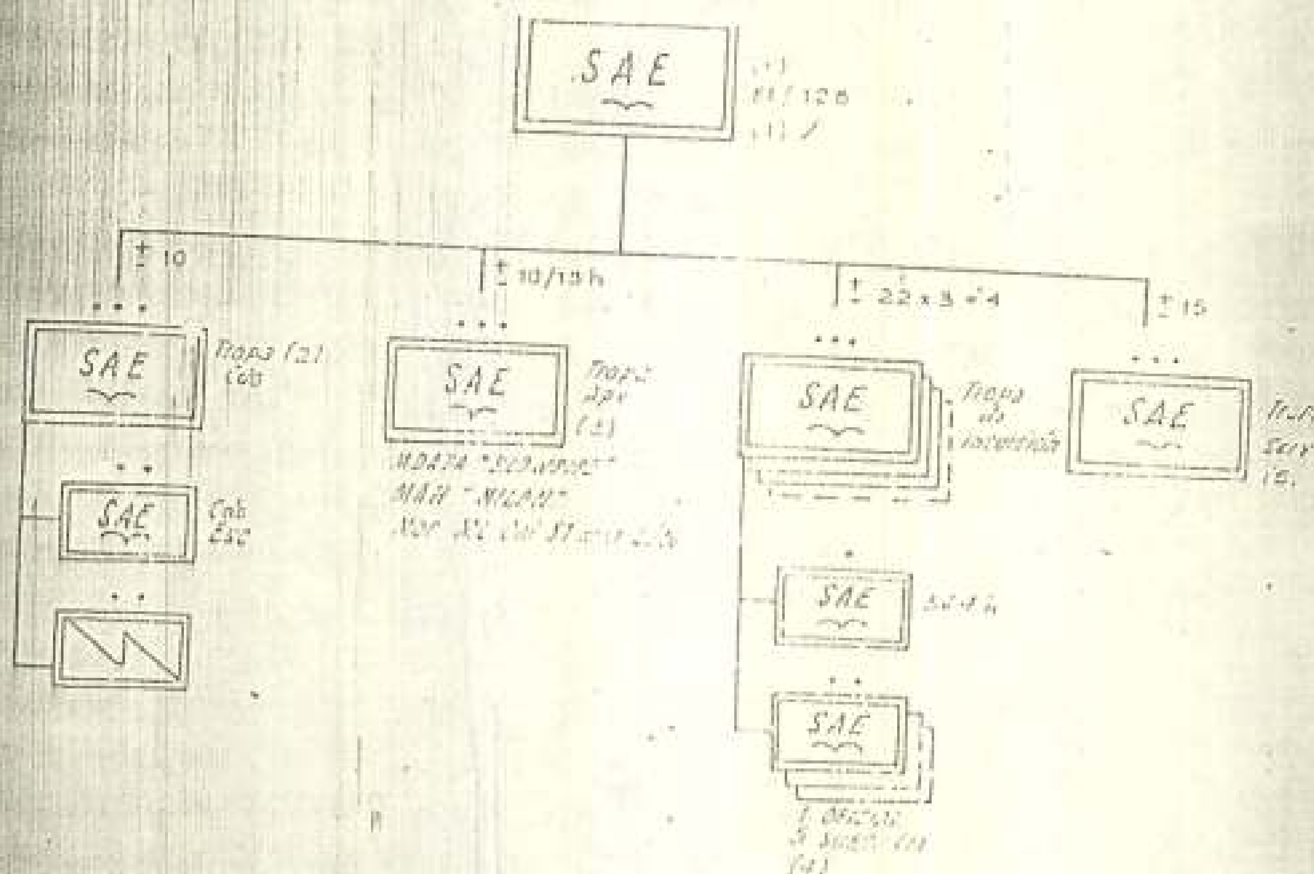
(3) El armamento terrestre incluye opcionalmente:
- Fusiles de asalto Cal 5,56 mm
- Pist Amet "STERLING" Cal 9 mm con silenciador.
- Pist Cal 22 y/o 9 mm con silenciador.
- Arma Atan Lig LAW Cal 66 mm (tubo descartable).
- Misil Atan Hilog "MILAN" y/o "VIGILANT".
- Misil de Defensa Aérea tierra-aire "BLOWPIPE".
- Mortero Cal 51 mm.

(4) Un equipo en operaciones bajo control NATO en la zona del BALTICO; un equipo en la zona del MEDITERRANEO; uno en actividades de instrucción y /o licencias prolongadas; uno en aptitud de ser empleado en caso de emergencia.

(5) Permanece en la base de PLYMOUTH responsable de la instrucción del personal nuevo.

ORGANIZACION PROBABLE DEL "SPECIAL AIR SERVICE SQUADRON"

SECRETO



(1) TODO EL PERSONAL ES DEL CUADRO PERMANENTE. AE PARAC MIL (LA MAYOR PARTE EJECUTA LANZAMIENTOS OPERACIONALES COMANDADOS). ALGUNOS SON BUZOS TÁCTICOS.

(2) EL ESCALÓN SECCIÓN SE DENOMINA "TROPA" POR RAZONES HISTÓRICAS.

(3) OPERA LAS ARMAS Y MEDIOS ESPECIALES DE ACUERDO A LA MISIÓN.

(4) FUSILES CAL 5,56 MM, PIST AMET "STERLING" CAL 9 MM CON SILENCIADOR, AMET MAG, ARMAS ATAN TIPO LAW CAL 66 MM Y/O MORTERO CAL 51 MM DE ACUERDO A LA MISIÓN.

(5) RESPONSABLE DEL MANTENIENTO DE TODO EL MATERIAL. SU PERSONAL POSEE LA MISMA APTITUD PARA EL COMBATE QUE EL RESTO.



SECRETO

CONCLUSIONES SOBRE LAS CAPACIDADES OPERACIONALES FORMULADAS A LA LUZ DE LAS ENSEÑANZAS OBTENIDAS

1. GENERALIDADES

La determinación y análisis de las capacidades estratégicas-operacionales del poder militar británico comenzó el 2 de Abril de 1982, ante el hecho consumado de la recuperación de las Islas MALVINAS y el eventual enfrentamiento con Gran Bretaña.

Estas capacidades tuvieron que ser formuladas en el plazo de una semana, en base a la información disponible y con relación a un enemigo que nunca estuvo contemplado como tal en las hipótesis de guerra existentes. Las dificultades también se extendieron a los elementos esenciales de informaciones que no podían ser evacuados.

El desconocimiento sobre la capacidad de movilización potencial de Gran Bretaña no permitió distinguir la información cierta de la motivada por la acción psicológica y cuantificar correctamente los medios que los británicos podían poner en juego.

La trascendencia asignada a la posible solución que el accionar diplomático podía deparar al conflicto, sumado a la consideración particular de que la magnitud de la Fuerza Expedicionaria Británica estaba siendo exagerada por la acción psicológica enemiga, influenció las apreciaciones de inteligencia mitigando la actitud estratégica general del enemigo.

SECRETO

2. ANALISIS CRITICO DE LAS CAPACIDADES ENUNCIADAS:

a. Con respecto a la composición probable de la F.E. Británica:
Todos los requerimientos contemplados para configurar una probable Fuerza Expedicionaria fueron acertados; estos no fueron completos porque faltó considerar la capacidad de disuación que podían proveer los submarinos nucleares.

En cuanto a su composición, no se visualizó la constitución progresiva de un tren logístico de magnitud y su protección.

b. Con respecto a la cantidad y tipo de unidades consideradas:
En general la apreciación fue correcta. Los británicos emplearon la totalidad de la fuerza naval disponible al iniciarse el conflicto. Las apreciaciones sobrevaloraron la cantidad de unidades de combate que se consideraron que podrían intervenir, como así también las limitaciones que le imponían sus obligaciones como miembro de la NATO. Estos excesos se conjugaron de manera que la fuerza expedicionaria destacada contó aproximadamente con la cantidad de unidades navales apreciadas.

Por otra parte cabe destacar que estas apreciaciones no contemplaron a la Marina Mercante inglesa, que fue movilizada en gran escala, con lo que se generó un importante error de escala, cuya incidencia en la formulación de las capacidades de ataque aéreo, anfibia y logística ha sido muy importante.

c. La capacidad de Exploración:
Esta capacidad fue correctamente apreciada. El HARRIER demostró tener aptitud para la exploración antisuperficie.

SECRETO

d. La Capacidad Antiaérea:

Esta capacidad fue menor que la expresada. Esto se debió al bajo rendimiento no previsible del misil S-A M/A "SEA DART" y a la falta de aptitud de los radares de helicóptero que complementan a los radares de búsqueda a baja cota.

e. La Capacidad Contra-Aérea:

Esta resultó ser mayor que la apreciada, fundamentalmente por la elevada maniobrabilidad del HARRIER en el combate aéreo, especialmente a baja altura, y la efectividad del misil A-A "SIDE WINDER".

f. La Capacidad Antisuperficie:

Esta capacidad no fue probada, excepto la efectividad del misil A-S "SEA SQUAD" que lanzado desde un helicóptero neutralizó a un buque auxiliar en un solo ataque.

g. La Capacidad Antisubmarina:

Esta capacidad nunca fue considerada alta y si se toma como base las distncias de lanzamiento alcanzadas por el submarino ARA "SAN LUIS" sin ser detectado y su posterior evasión, puede ser más pobre aún.

h. La Capacidad de Guerra Electrónica:

Esta capacidad fue correctamente apreciada. Se estima que los equipos de contramedidas pasivas tuvieron un alto rendimiento, no así los activos que no lograron interferir o engañar a los equipos propios.

La capacidad en este aspecto contra misiles A-S y S-S ha probado ser muy baja o no ser efectiva.

SECRETO

i. La Capacidad Logística:

El error de apreciación sobre la constitución e importancia del tren logístico llevó a que se fijara una capacidad que permitía sostener operaciones durante un tiempo determinado, en lugar de asegurarlas durante el tiempo que fueran necesarias.

j. La Capacidad Anfibia:

1) La capacidad expresada inicialmente puede ser considerada como correcta en cuanto a los efectivos involucrados. La falta de escala en la apreciación de la cantidad de helicópteros disponibles guarda relación directa con la cantidad de transportes de tropa y carga apreciados.

   Las consluсiones parciales referidas a la capacidad expresada inicialmente, si bien has sido todas válidas, no alcanzaron a configurar la preferencia de la modalidad británica de desembarcar sin oposición.

2) La capacidad anfibia expresada en último término, 28 ABR 82, ha sido muy completa y clara sobre las modalidades operacionales de las unidades especiales de la fuerza británica; sólo faltó que consideraran el emplazamiento de radio balizas para orientar y dirigir ataques aéreos nocturnos sobre blancos terrestres.

   Al igual que la inicial, esta capacidad no estableció correctamente la magnitud de los medios empleados y se quedó corta con respecto a los efectivos. Tampoco fijó un orden de adopción que fuera realmente coherente con las ventajas que señalaba para un desembarco sin oposición, no sólo por considerar que minimizaban las pérdidas sino porque permitiría

un despliegue más rápido y ordenado, pero sobre todo más potente que el que se podría lograr mediante un desembarco con oposición. El orden de adopción fijado sobrevaluó la ventaja de incidir directamente sobre el objetivo final que brindaba una de las capacidades, porque permitía la conquista del objetivo lo antes posible, no tanto por las crecientes dificultades que deparaban las condiciones climáticas y meteorológicas, sino más bien porque se adelantaba a las definiciones políticas que se podían producir en el marco regional y del Tercer Mundo. La realidad mostró que la urgencia no era tan determinante como la seguridad de lograr el objetivo plenamente.

3. CONCLUSIONES:

a. La información disponible permitió la oportuna formulación de las apreciaciones, a pesar del poco tiempo con que se contó y de que el enemigo nunca estuvo contemplado en alguna hipótesis de guerra. No fue tanto la información técnica la que falto sino más bien la estratégica sobre disponibilidades, alistamiento y movimientos.

Casi no se contó con información del ROYAL ARMY, al que se supuso organizado en forma equivalente a los ROYAL MARINES y de éstos la realidad evidenció que la información sobre los "Commandos" era correcta. Se pudo constatar que la cantidad de subunidades y cañones de artillería de campaña correspondiente a la Brigada de los ROYAL MARINES y dada a conocer oficialmente por éstos, es en realidad mucho más grande. También cabe señalar que la información disponible menciona a los escuadrones de helicópteros, tanto de la RN como de los RM, pero

SECRETO

no precisa ninguna cantidad. La disponibilidad de esta información hubiese resultado de mucho valor.

b. El efecto de disuación logrado con los submarinos nucleares ha sido determinante y su efectividad adquiere especial significación porque en la apreciación inicial no se tuvo en cuenta la capacidad submarina del enemigo. Esta amenaza ha limitado las operaciones propias de superficie, permitiendo que sólo se pudieran concretar a costa de severas pérdidas. También se le puede atribuir, en gran medida, la efectividad del bloqueo naval realizado en torno al archipiélago.

c. Al establecer la composición de la Fuerza Expedicionaria Británica, como así también en la determinación de la cantidad y tipo de unidades afectadas, se puso el énfasis en el análisis de las unidades de línea, asalto anfibio y sostén logístico, sin considerar debidamente la movilización de buques mercantes lo que no permitió apreciar la verdadera dimensión que iba a alcanzar esta fuerza, ni establecer con más precisión la cantidad de efectivos que tendría en operaciones en la zona del objetivo, y tampoco entender la libertad de acción que le confería un tren logístico de la magnitud como el establecido.

d. Las capacidades anfibias enunciadas quedaron signadas por el error de escala cometido y si bien denotaban conocimiento del enemigo, tanto de la doctrina general como de su organización y equipos, no vislumbraron la nueva modalidad de combate caracterizada por el intensivo uso del helicóptero que permite el desarrollo previo y simultáneo de la función de abastecimiento al combate mismo. Esto hace posible la neutralización de extensas zonas, con fuegos preferentemente de artillería de

campaña, que redundan a su vez en una marcada libertad de acción para el uso de helicópteros, con lo que, finalmente, se multiplican las posibles avenidas de aproximación y los envolvimientos verticales pasan a ser una maniobra corriente.

e. La modalidad de combate señalada estaría asociada con la preferencia de desembarcar sin oposición o en zonas de desembarco poco defendidas, para desarrollar rapidamente en tierra una capacidad para el combate indiscutiblemente superior a la que la fuerza de desembarco podría concretar llevando a cabo un asalto anfibio con fuerte oposición. Esto cobra particular importancia si se considera la poco efectividad de los cañones navales modernos para la ejecución del fuego naval de apoyo.

SECRETO

APRECIACION DE LOS MEDIOS QUE LOS BRITANICOS MANTIENEN DISPONIBLES EN LA ZONA DE OPERACIONES Y SU PROBABLE EVOLUCION.

La Fuerza Expedicionaria destacada por INGLATERRA en el ATLANTICO SUR, luego de recuperar las Islas MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, debe proveer la defensa de las mismas y, por sobre todo, asegurar la necesaria disuasión para que las hostilidades que pudieran registrarse resulten de escaso nivel y trascendencia.

Hasta tanto la defensa aérea de las MALVINAS pueda ser asumida por cazas interceptores tipo PHANTOM, lo que requiere la prolongación de la pista de PUERTO ARGENTINO en unos 600 metros, resulta esencial para los británicos el mantener en el área de operaciones el mismo tipo de fuerzas que las empleadas para su conquista. Cuando más adelante éstas puedan reducirse, la significativa distancia de 3.000 millas a su punto de apoyo más próximo en la Isla ASCENSION, seguirá exigiendo una adecuada protección antisubmarina y antiaérea para su extendida línea de abastecimiento.

El sólo hecho de que la Armada Argentina conserve practicamente toda su capacidad ofensiva, la que incluye una importante capacidad anfibia, obliga a los británicos a mantener en operaciones submarinos de propulsión nuclear, en combinación con satélites de reconocimiento y aviones de exploración de alta performance, tipo NIMROD.

Por otra parte, las pérdidas sufridas por la Fuerza Aérea Argentina no han sido lo suficientemente importantes como para que impidan su pronta recuperación y, lo que es más determinante, que ésta vuelva a la acción con el material de vuelo disponible. Esto

SECRETO

obliga a los británicos a montar un sistema adecuado de alerta temprana y a permanentes esfuerzos de exploración. La "Zona de Exclusión" establecida constituye una prueba de ello.

En cuanto a la defensa terrestre de los pequeños centros poblados y puntos de apoyo en tierra constituídos por los británicos, especialmente en SAN CARLOS, PUERTO DARWIN y PUERTO ARGENTINO, resulta evidente que la mayor efectividad estaría dada por una fuerza de vigilancia reducida, desplegada en sus objetivos solamente para proveer seguridad inmediata y permanecer en tierra por cortos períodos de tiempo, para ser relevada por otra proveniente de los "cuarteles y depósitos flotantes", en combinación con otras unidades embarcadas capaces de incidir ofensivamente mediante rápidos helitransportes en cualqüier parte del archipiélago. Esta capacidad, también de reacción inmediata, se sustenta en más cuarteles y depósitos flotantes y en la disponibilidad permanente de una cantidad significativa de helicópteros de asalto.

Una Fuerza que resuma las capacidades señaladas debe incluir los siguientes tipos de unidades:

1. FUERZAS NAVALES

- 1 PORTAAVIONES.

  El HMS "INVINCIBLE" a ser reemplazado a la brevedad por el HMS "ILLUSTRIOUS".

- 6 a 10 DESTRUCTORES/FRAGATAS.

  Unidades del tipo LEANDER/ROTHESAY, las que a medida que completen su alistamiento y alcancen la zona de operaciones irán reelevando a las unidades que han combatido durante

la guerra.

- 2 a 3 Buques Logísticos de Flota, tipo AOF y AEFS.
- 1 BOD, tipo HMS "FEARLESS".
- 1 BDL, tipo HMS "SIR PERCIVALE".
- Cantidad no determinada de buques mercantes con capacidad de alojamiento para tropas, almacenamiento de abastecimientos y mantenimiento de equipos.

2. FUERZAS AERONAVALES

- 1 Grupo Aéreo de Portaaviones	8 a 10 SEA HARRIER
- 1 Escuadrón RAF	8 a 10 HARRIER
- 1 Grupo A/S de helicópteros	6 a 8 SEA KING
- 3/4 Escuadrones de helicópteros de asalto y ataque	40 a 50 CHINOOK, SEA KING, WESSEX y GAZELLE

- 1 Escuadrón Mantenimiento y Apoyo Aéreo.

3. FUERZAS TERRESTRES

a) Una brigada ROYAL MARINES o ROYAL ARMY (180 oficiales y 2.800 hombres de tropa, compuesta por:
   - 3 elementos de maniobra tipo "Commando".
   - 1 unidad de artillería de campaña (18 cañones de 105 mm), en condiciones de operar por secciones de 3cñ (Lt.Art. Regt.RA).
   - 1 unidad de ingenieros (Cdo.Squ.RE).
   - 1 unidad de comunicaciones (Sig.Squ.RM).
   - elementos de apoyo logístico (Cdo.Log.Regt.RM).
   - destacamento de helicópteros, con sus elementos de apoyo y mantenimiento (Cdo.Air Squ).

SECRETO

b) Una unidad de 12 tanques livianos RA, tipo SCORPION con 4 secciones de 3 tanques.

c) Un escuadrón de construcciones de ingenieros, probablemente el 50 Indep.Squ.RE, empeñado en reparaciones generales de instalaciones locales y portuarias, aprovisionamiento de agua potable y en la construcción de unos 600 m. adicionales de pista.

d) Dos/Tres unidades de defensa aérea de misiles S-A C/A "RAPIER" con 8/12 lanzadores de 4 misiles c/u. A estos medios de defensa aérea se debe agregar el siguiente material capturado en PUERTO ARGENTINO:

- 1 radar tridimensional TPS-43 especialmente apto para búsqueda lejana, complementar la alerta temprana y facilitar la intercepción aérea.
- 1 batería de misiles S-A C/A "ROLAND".
- 1/2 baterías de CÑ.Aa. OERLIKON 35 mm y RHEINMETALL 20mm.

La Fuerza Expedicionaria Británica, actualmente constituída con los medios indicados precedentemente, dispondría de las siguientes capacidades operacionales:

1. <u>CAPACIDAD DE EXPLORACION</u>:

Buena capacidad de exploración en base a información satelitaria proveniente de satélites norteamericanos en órbita sobre el ATLANTICO SUR y mediante el empleo de aviones NIMROD con reabastecimiento aéreo mientras tengan que operar desde la isla ASCENSION.

Esta capacidad podría verse reforzada con medios de corto alcance instalados y operados en forma inadvertida desde el mismo territorio argentino o en terceros países próximos al área de operaciones, como así también a partir del momento en que los aviones NIMROD puedan operar desde PUERTO ARGENTINO. Una alternativa que incrementaría también esta capacidad se podría configurar con el empleo de aviones HOWKEYES, de procedencia norteamericana, que pueden operar desde pistas relativamente cortas, sin requerir grandes modificaciones para operar desde tierra.

2. CAPACIDAD DE DEFENSA AEREA:

a) Capacidad de Detección:

Los buques destacados poseen radares de detección temprana y la cantidad de unidades disponibles permite emplear piquetes radar sin limitaciones.

El radar TPS-43 capturado en PUERTO ARGENTINO constituye un excelente medio de alerta temprana, que posiblemente haya sido complementado por otros tipos de radares, especialmente para la detección de aviones en aproximación a baja cota.

b) Capacidad Contra-Aérea:

Excelente capacidad basada en el uso de aviones HARRIER, que pueden operar indistintamente desde portaaviones, buques adaptados a esos efectos y desde tierra, en misiones de alta o baja cota.

Esta capacidad se vería sustancialmente reforzada con la

SECRETO

prolongación de la pista de PUERTO ARGENTINO y el estacionamiento de una escuadrilla de cazas interceptores tipo PHANTOM.

c) Capacidad Antiaérea:

Las unidades de superficie disponen de misiles S-A M/A "SEA DART" cuya relativa efectividad ha quedado en evidencia durante la guerra y los misiles S-A C/A "SEA WOLF", de mayor precisión y alcance que los "SEA CAT" para la autodefensa de sus unidades.

En tierra la capacidad de defensa aérea zonal es regular por la detección tardía de los aviones en vuelo a baja cota. La capacidad puntual, en cambio, puede considerarse muy buena por la cantidad de misiles S-A "BLOW PIPE" de que disponen las tropas en tierra.

3. CAPACIDAD SUBMARINA:

Desarrollar mediante el empleo de submarinos nucleares una eficaz amenaza submarina que limite las operaciones propias de superficie, motivando que su uso sólo pueda concretarse a costa de severas pérdidas.

4. CAPACIDAD ANTISUPERFICIE Y ANTISUBMARINA:

Se mantiene lo expresado a fojas 9 y 11 de las Capacidades formuladas para la Fuerza de Ataque Británica al iniciarse el conflicto.

5. CAPACIDAD ANFIBIA:

Desembarcar por superficie y empleando simultaneamente

SECRETO

gran cantidad de helicópteros, preferentemente sin oposición, con efectivos del orden de hasta 3.000 hombres, en una o varias playas y/o zonas de desembarco, con adecuada protección aérea, reducido apoyo de Fuego Naval y suficiente apoyo aéreo cercano.

6. CAPACIDAD PARA DESARROLLAR OPERACIONES TERRESTRES:

Proyectar desde una o varias cabezas de playa, una vez completado el despliegue y alistamiento de las fuerzas en tierra, operaciones terrestres que permitan mediante el uso intensivo del helitranspotte, la ejecución ilimitada de oportunos fuegos de neutralización y la maniobra necesaria para la rápida consecución de sus objetivos.

7. CAPACIDAD LOGISTICA:

Excelente capacidad basada en flexibles conceptos de obtención y distribución, complementados con una agresiva política de requisición de medios que asegure los niveles de abastecimientos necesarios.

Esta capacidad podría verse severamente limitada en caso de ser afectadas, en forma sostenida, las líneas de abastecimiento por superficie, al no contar con otros puntos de apoyo cercanos.